قناة السويس
ملحمة شعب .. تاريخ أمة

محمد الشافعى
محمد يوسف



الهيئة العامة
لقصور الثقافة

سلسلة
الإصدارات الخاصة

تصدرها
الهيئة العامة لقصور الثقافة

أمين عام النشر
د. أحـمـد مـجـاهـد
الإشراف العام
مـحـمـد أبو الـمـجـد

• قناة السويس
ملحمة شعب .. تاريخ أمة
• محمد الشافعي- محمد يوسف
• الطبعة الأولى:
الهيئة العامة لقصور الثقافة
٢٠٠٦م
٤٠٨ ص- ١٧ × ٢٢ سم
• تصميم الغلاف:
أحمد الجناينى
• المراجعة اللغوية:
محمد أحمد عبدالمطلب
• رقم الإيداع: ١٥٣٧٧ / ٢٠٠٦
• المراسلات:
باسم / مدير التحرير
على العنوان التالى: ١٦ أ شارع أمين سامي - القصر العيني
القاهرة - رقم بريدى ١١٥٦١
ت: ٧٩٤٧٨٩١ (داخلى: ١٨٠)

• الطباعة والتنفيذ:
شركة الأمل للطباعة والنشر
ت: ٣٩٠٤٠٩٦



٣٥

تعنى بنشر الأعمال الفكرية والثقافية والأعمال الخاصة لأبرز الكتاب فى مصر والعالم

رئيس مجلس الإدارة
ورئيس التحرير
د. أحـمـد نـوار
مدير التحرير
عـمـاد مـطـاوع

الأراء الواردة في هذا الكتاب لا تعبر بالضرورة عن توجه الهيئة بل تعبر عن رأى وتوجه المؤلف في المقام الأول.

• حقوق النشر والطباعة ومحفوظة للهيئة العامة لقصور الثقافة.
• يحظر إعادة النشر أو النسخ أو الاقتباس بأية صورة إلا بأذن كتابى من الهيئة العامة لقصور الثقافة، أو بالإشارة إلى المصدر.

www.calturepalaces.com.eg

إلى زوجتي الحبيبة / دعاء ..

لولا وجودك في حياتي ما خرج هذا الكتاب ..

مع جزيل الشكر..

محمد يوسف

قناة السويس
ملحمة شعب .. تاريخ أمة

قناة السويس
ملحمة شعب .. تاريخ أمة

المحتوى

المحتوى

المحتوى

الإهداء

إلى جمال عبد الناصر

بعدك..

راحت العروبة تنكمش على خرائط الجغرافيا

وترتعد بين صفحات التاريخ

فما أحوجنا إلى إستنساخك

دوراً.. ورسالة.. وإرادة.. وكبرياءً

لنكسر قيود العجز ونفك حصار الخونة والغاصبين.

محمد الشافعي

محمد يوسف

قبـــل أن تقـــرأ

القناة إنجاز يتحدى الزمن

يمكننا من خلال عشرات الأدلة والقياسات أن نحكم على مدى تقدم أو تدهور الأمم والشعوب.. ولكن يظل المقياس الأهم هو مدى إنجاز الأمة فى مسيرة الحضارة الإنسانية وعدد ما تملكه من أيام مجيدة، ومن هذا المنطلق يتضح أن مصر (أمة عظيمة) حيث ساهمت بنصيب كبير فى مسيرة الحضارة الإنسانية وأيضا لأنها تمتلك العديد من الأيام المجيدة التى يصعب حصرها.. سواء فى العصر القديم أو العصر الحديث.. وفى العصر الحديث يمثل يوم ٢٦ يوليو ١٩٥٦ (درة التاج) بين كل أيام مصر المجيدة (القديمة والحديثة).. ذلك اليوم الذى وقف فيه الزعيم جمال عبد الناصر ليعلن باسم الأمة تأميم شركة قناة السويس لتصبح (شركة مساهمة مصرية) وليعود الحق إلى أصحابه بعد رحلة اغتصاب استمرت ما يقرب من المائة عام.. ولذلك فإننا عندما نحتفل بالعيد الذهبى لتأميم قناة السويس فإننا لا نحتفل بمجرد خمسين عاما من عمر الزمان ولا بما يقرب من المائة والخمسين عاما مرت منذ بداية عملية حفر قناة السويس فى عام ١٨٥٩، ولكننا نحتفى بملحمة شعب وتاريخ أمة.. وذلك لأن مشروع حفر قناة السويس كان حلما على مر العصور والأجيال.. وقد استطاعت بعض الأجيال أن تحقق جزءًا من هذا الحلم بداية من قناة سنوسرت فى العصر الفرعونى (ق.م) الذى استطاع حفر أول قناة لتوصيل البحرين (المتوسط والأحمر).. وبعدها توالت القنوات التى تم حفرها فى العصر الإغريقى ثم الرومانى.. ثم قناة أمير المؤمنين التى حفرها عمرو بن العاص بعد الفتح الإسلامى لمصر.

وظلت كل هذه القنوات مجرد جزء من الحلم الكبير بحفر قناة تصل مباشرة ما بين البحرين المتوسط والأحمر.. وظل هذا الحلم جنينا فى رحم الأفكار حتى جاء نابليون بونابرت على رأس الحملة الفرنسية على مصر (١٧٩٨- ١٨٠١) وأراد علماء الحملة تحويل الحلم إلى واقع ولكنهم أخطأوا فى الحسابات بعد أن ظنوا أن أحد البحرين أعلى من الآخر مما يمثل خطورة كبيرة فى شق مثل هذه القناة.. وفشلت الحملة الفرنسية بعد أن تصدى لها الشعب

المصرى بقوة وجسارة لتعود الجيوش الفرنسية ومعها علماء الحملة إلى فرنسا.. ويتوقف الحلم حتى جاء (السانسيمونيون) بعد تولية محمد على حكم مصر فى عام ١٨٠٥م .. ولأسباب كثيرة توقف حلم السانسيمونين رغم الدراسات والقياسات الكثيرة التى أعدوها- توقف الحلم حتى استطاع فرديناند ديليسبس أن يسطو بطرق ملتوية على دراسات حفر قناة تربط بين البحرين واستغل وجود الوالى سعيد على رأس الحكم فى مصر لينفذ هذا (الحلم المستحيل) مستغلا علاقته القديمة بالوالى سعيد واستطاع بالفعل أن يقنع الوالى بحفر هذه القناة بل استطاع أن يخدع الوالى سعيد بكتابة عقد أقل ما يوسف به أنه (عقد إذعان) حيث تتحمل مصر كل شىء تقريبًا- وعندما حاول الخديو إسماعيل تعديل هذا العقد الجائر لم يجد أمامه إلا الاحتكام إلى نابليون الثالث ملك فرنسا.. الذى وقف فى صف ديليسبس على حساب مصر.. المهم أن الحلم بدأ يتحول إلى واقع مع أول ضربة فأس بيد فلاح مصرى بسيط من آلاف الفلاحين الذين أخذوهم من القرى والنجوع ليعملوا بالسخرة فى مشروع حفر قناة السويس.. ورغم كل حياة الظلم والقهر والبؤس التى عاشها الفلاحون المصريون مما أدى إلى وفاة عشرات الآلاف منهم إلا أنهم نجحوا فى شق قناة السويس بطول ١٧٠ كيلو مترًا من السويس جنوبا وحتى بورسعيد شمالاً.. كما نجح العمال المصريون فى شق ترعة الإسماعيلية لتصبح شريانا حيويا يمدهم بالمياه العذبة أثناء حفر القناة.. وفى عام ١٨٦٩ أقام الخديو إسماعيل حفلاً أسطوريا لافتتاح قناة السويس، ومنذ ذلك الحين تحولت قناة السويس إلى (دينامو) يولد إشعاعاته فى كافة المجالات وسوف نتوقف من خلال هذه المقدمة عند بعض فيوضات قناة السويس فى بعض المجالات مثل العمران- السياسة - النضال الوطن - الاقتصاد - الثقافة.

ففى مجال العمران تمثل قناة السويس (الأب الشرعى) لمدن القناة الثلاث (بورسعيد - الإسماعيلية - السويس).. فبورسعيد التى كانت مجرد ثلاث مدن قديمة ومتناثرة على شاطئ البحر (الفرما- تينيس- الطينة) تقلصت قبل الحفر فى قرية صغيرة للصيادين اسمها الجميل تحولت مع حفر قناة السويس إلى مدينة رائعة وذات طابع خاص واستمدت اسمها من اسم الوالى سعيد ومن خلال قناة السويس تحولت بورسعيد إلى واحد من أهم رموز التحرر الوطنى فى العالم كله خاصة بعد تأميم قناة السويس وفشل العدوان الثلاثى على مصر عام ٥٦ وتدمير الفدائيين لتمثال ديليسبس رمز الاستعمار والنصب والاحتيال.. والغريب أننا بعد خمسين عامًا نجد ما يمكن أن نطلق عليهم (جمعية المنتفعين) بديليسبس الذين يدعون - بلا حياء - إلى عودة تمثاله بعد أن قاموا بالعديد من المحاولات الفاشلة لغسل سمعة هذا النصاب الذى سرق آثار مصر وألهب ظهور المصريين بالسخرة وساهم بشكل فاعل فى إتمام

الاحتلال الإنجليزى على مصر عام ١٨٨٢.. وفى النهاية مات مدانا فى قضية نصب بقناة بنما لتنتهى حياته كما بدأت بالنصب والتدليس ولتعيش بورسعيد خالدة وحية فى ضمير كل الوطنيين فى العالم.

أما مدينة الإسماعيلية والتى تمثل واسطة العقد فى قناة السويس فلم تكن إلا بعض أكواخ وبيوت فقيرة للصيادين على بحيرة التمساح ومع حفر قناة السويس تحولت هذه الأكواخ إلى مدينة جميلة ورائعة استمدت اسمها من اسم الخديو إسماعيل - وساهمت بشكل فاعل فى كل مراحل النضال الوطنى..

أما مدينة السويس فهى مدينة تضرب بجذورها فى أعماق التاريخ الإنسانى فهى مدينة القلزم الموجودة منذ الأسرة الخامسة الفرعونية والتى كان البحر الأحمر يحمل اسمها (بحر القلزم) وهى مدينة من المدن التى يعشقها التاريخ بل ويتدله فى عشقها ولذلك تزداد أهميتها مع الأيام فقد كانت مدينة مهمة فى كل العصور الفرعونية والإغريقية والرومانية ومع الفتح الإسلامى ازدادت أهميتها بعد أن أصبحت محطة الحج الرسمية لكل الحجاج المسافرين إلى الأراضى الحجازية وبعد حفر قناة السويس ازدادت أهميتها ويكفى أن هذه القناة التى تمثل شريان الحياة للعالم كله أصبحت تحمل اسم مدينة السويس بل إن حرب العدوان الثلاثى والتى تركزت فى مدينة بورسعيد دخلت التاريخ تحت اسم (حرب السويس)..

وبشكل عام فإن مدن القناة الثلاث تمثل تكثيفا بليغا لنظرية الرائد الراحل جمال حمدان عن (عبقرية المكان) فهى البوابة الشرقية لمصر والتى شهدت منذ فجر التاريخ معظم الفتوحات المصرية والغزوات على مصر. وإذا ما انتقلنا من عالم العمران إلى عالم السياسة فإننا نكتشف أن قناة السويس ومنذ بداية حفرها تحولت إلى (بؤرة صراع) نشط ومتجدد بين مختلف القوى فى العالم.. فعندما استطاعت فرنسا من خلال ديليسبس أن تسيطر على قناة السويس وأن يصبح لها دولة شبه مستقلة داخل الدولة المصرية.. سعت إنجلترا وكانت القطب الثانى فى ثنائية الصراع الاستعمارى القديم إلى معادلة كفتى الميزان الاستعمارى فكان الاحتلال الإنجليزى لمصر عام ١٨٨٢ وبعد ثلاثة عشرة عامًا فقط من افتتاح قناة السويس وقد ساهم ديليسبس بدور مشبوه فى إتمام الاحتلال الإنجليزى لمصر وذلك عندما خدع عرابى ورفض غلق القناة فى وجه السفن الإنجليزية مدعيا أن الجيش الفرنسى سوف يمنع الإنجليز من عبور القناة ثم تركهم يعبرون ليحصد رسوم العبور على السفن الإنجليزية الغازية وليتم الاحتلال فى سهولة ويسر ما كان لهما أن يحدثا لو تم الغزو من الإسكندرية مرورًا بالقرى والنجوع فى محافظات الدلتا والتى تمثل شبكة عنكبوتية تعمل على إعاقة أى غزو مهما كانت قوته.. وبعد ثورة يوليو كان لابد للزعيم جمال عبد الناصر أن يتخلص من الدولتين اللتين

تملكان كل خيوط الحكم الحقيقية فى مصر فاستطاع أولاً ومن خلال المفاوضات وتنسيقها مع العمل الفدائى فى القناة أن يصل إلى اتفاقية الجلاء التى أنهت الاحتلال الإنجليزى لمصر بعد أكثر من سبعين سنة.. ثم كانت ضربته القاضية عندما أمم قناة السويس ليتخلص من الدولة الفرنسية التى تحكم القناة وتشارك فى حكم مصر.. وظلت قناة السويس منذ ذلك الحين وحتى الآن (رقما صعبا) وشريكا فاعلا فى كل فاعليات السياسة العالمية.

أما فى مجال النضال الوطنى فقد تحول التاريخ العاشق إلى حكم عادل قام بتوزيع مراحل النضال الوطنى المصرى فى العصر الحديث بالعدل والقسطاس على مدن القناة الثلاث حيث شاركت هذه المدن بشكل مؤثر فى ثورة ١٩١٩.. وبعد معاهدة ٣٦ التى أبرمها النحاس باشا مع الإنجليز انسحبت القوات الإنجليزية من كل مصر لتتمركز فى منطقة القناة وخاصة فى مدن الإسماعيلية والسويس وفايد وأبو سلطان.. لتبدأ مناوشات حركة الفدائيين ضد المحتل الغاصب، تلك المناوشات التى تحولت إلى حرب تحرير وطنية بعد نكبة ١٩٤٨ واستيلاء الصهيونية على فلسطين .. مما أدى إلى ظهور تنظيم الضباط الأحرار بقيادة جمال عبد الناصر والذى استطاع إحداث حالة من التنسيق العالى مع حركة الفدائيين فى منطقة القناة.. وكان لابد لهذا (الهارمونى الوطنى) من أن يؤدى إلى ميلاد الثورة المصرية الكبرى فى يوليو ٥٢ ولتتواصل بعدها حركة الفدائيين للضغط على الإنجليز للجلاء عن مصر والذى تم فى يونيو ٥٦.. وإذا كانت الإسماعيلية قد أخذت دور البطولة المطلقة فى حرب التحرير الوطنية فإن مدينة بورسعيد قد أخذت نفس الدور أثناء العدوان الثلاثى على مصر حيث استطاعت هذه المدينة الباسلة - كما قال عبد الناصر- أن تفتدى مصر والإنسانية كلها واستطاع الفدائيون من أبناء المدينة أن يتصدوا بكل الجسارة للجيوش الإنجليزية والفرنسية وسجل التاريخ بعض الأسماء بأحرف من نور مثل الراحل العظيم سيد عسران الذى استطاع قتل وليامز قائد المخابرات الإنجليزية فى مصر.. ومحمد حمدالله قائد المجموعة التى خطفت الضابط الإنجليزى أنتونى مورهاوس.. ومحمد مهران الذى اقتلع الإنجليز عينيه لأنه يدافع عن وطنه.

وبعد حرب ٦٧ جاء الدور على مدينة السويس لتأخذ البطولة المطلقة خلال حرب الاستنزاف العظيمة تلك الحرب التى كانت (المصل) الذى حقن كل المصريين والعرب بالرغبة فى الثأر والانتصار واستطاع أبناء السويس من أعضاء منظمة سيناء العربية أن يكسروا أنف العدو الصهيونى من خلال العشرات من العمليات الفدائية الرائعة طوال حرب الاستنزاف - وتوجوا هذا النضال الوطنى الرائع بكسر كبرياء العدو الصهيونى يوم ٢٤ أكتوبر ١٩٧٣ عندما حاول العدو احتلال مدنية السويس ولكن أبطال منظمة سيناء العربية إستطاعوا أن يقهروا هذا العدو وأن يحطموا كبرياءه.. وهكذا ظلت قناة السويس منذ حفرها وحتى الآن.. (شريان النضال الوطنى).

أما فى مجال الاقتصاد فقد ظلت موارد قناة السويس بعيدة عن أصحابها المصريين لسنوات طويلة جداً وقد ساهم الوالى سعيد من خلال (عقد الإذعان) الذى وقعه مع ديليسبس فى تجسيد هذا الوضع الظالم ثم حاول الخديو إسماعيل إسترداد بعض الحقوق الضائعة ولكنه لم يحقق إلا النذر اليسير لأنه جعل من الخصم حكما عندما ارتضى أن يكون نابليون الثالث هو الحكم بينه وبين ديليسبس - ثم أضاع إسماعيل كل حقوق المصريين فى القناة وذلك عندما اصطدمت طموحاته فى أن يجعل مصر قطعة من أوروبا بسوء إدارة هذه الطموحات وندرة الموارد فلجأ إلى أسهل الحلول فأضاع القليل الذى تبقى من موارد القناة - وذلك ببيع أسهم مصر وظل هذا الوضع الظالم لسنوات طويلة حتى جاء قرار عبد الناصر بتأميم قناة السويس فى ٢٦ يوليه ٥٦ ليعود الحق إلى أصحابه ولتتحول قناة السويس إلى واحد من أهم روافد الإقتصاد المصرى. وقد تعرضت قناة السويس إلى أزمة حقيقية بعد نكسة ١٩٦٧ حيث تم إغلاق القناة حتى تحقق انتصار أكتوبر ١٩٧٣ وتم افتتاح القناة بعد تطهيرها فى يونيو ١٩٧٥ واستطاعت التطويرات التى شهدتها القناة أن تجعل منها رقما أساسيًا فى الاقتصاد المصرى وموردًا مهما لجلب العملات الصعبة.

وفى عالم الثقافة والفنون كانت قناة السويس - ومازالت - (الكيان الملهم) الذى يعمل طوال الوقت على شحن عقول ووجدانات الأدباء والفنانين وخاصة فى مراحل النضال الوطنى المهمة التى ارتبطت بقناة السويس مما نتج عنه الكثير والكثير من الأعمال الأدبية والفنية الرائعة والرائدة أيضا..

وهكذا هى قناة السويس ليست مجرد شريان مائى مهم اختصر الجغرافيا ولكنها (شريان نضال) أسهب فى التاريخ وبالتاريخ حتى صار تكثيفا بليغا لـ (ملحمة شعب.. وتاريخ أمة)..

وحين نحتفى بهذا الكيان الملهم فإننا نؤكد على العديد من دورس شديدة الأهمية يأتى فى مقدمتها أن التاريخ يصنعه أصحاب الإرادة ويقوده أصحاب الرسالة وهكذا كان الشعب المصرى بقيادة جمال عبد الناصر عند تأميم قناة السويس فى يوليو ٥٦..

والأهم أن قناة السويس كانت شاهدة على أن الغاصبين والظالمين مهما وصل بهم الشطط فى الطغيان والجبروت فإن مآلهم الانسحاق تحت أقدام المقاومين الذين يدافعون عن الأرض والعرض من هذا المنطلق تؤكد قناة السويس على أن ما يحدث من الصهاينة والأمريكان فى فلسطين والعراق ليس إلا مجرد عرض لمرض.. ويكمن المرض فى تراجع الوعى القومى ونشوء أواصر من المصالح المشبوهة بين الحاكمين والغاصبين.. أى أن أمريكا ليست قدرًا على رقاب العباد ولكنها ستلقى مصير كل غاصب ومحتل فقط عندما تخلص النوايا وعندما يجتمع أصحاب الإرادة مع أصحاب الرسالة كما حدث كثيرًا من قبل مع كل غاصب ومحتل..

ومن الدورس المهمة فى الاحتفاء بالعيد الذهبى لتأميم قناة السويس أن سيرة هذا الكيان الملهم تمثل (عصا موسى) التى تلقف كل الثعابين والحيات التى تعمل بشكل دائم ودائب على (تجريف الوعى الوطنى) عن جهل أحيانا وعن عمد أحيان أخرى.. وفى الحالتين فإن هذا التجريف لا يخدم إلا (الأجندة الأمريكية) المعلنة والتى تسعى إلى تغيير الخطاب الثقافى وتجديد الخطاب الدينى (حسب المازورة الأمريكية) وتدجين الخطاب الإعلامى وربما تسعى إلى تغيير الخريطة الوراثية لكل العرب والمسلمين ليصبحوا أكثر سلاسة واستسلامًا ورغبة فى الانقياد خلف الكاوبوى الأمريكى وتابعه الصهيونى أو العكس.

كما أن قناة السويس التى أكدت على عبقرية الجغرافيا المصرية عملت طوال الوقت على تثوير وإثراء التاريخ المصرى لأنها ومنذ بداية حفرها تحولت إلى شريان من دماء المصريين بعد الآلاف الذين استشهدوا عند حفرها والآلاف غيرهم الذين استشهدوا فى الحروب والمعارك التى دارت على ضفافها طمعًا فيها وفى مصر كلها.. ولذلك تحتل قناة السويس درة التاج فوق جبين كل المصريين.. فكل مصرى لابد وأن يكون حفيدًا لشهيد استشهد فى حفر القناة أو استشهد فى أحد المعارك التى دارت بسببها أو على ضفافها.. ولذلك فإن حساسية المصريين تجاه كل ما يمس القناة تفوق حساسيتهم تجاه أى شىء أخر وقد ظهر هذا جليا عندما تحدث بعض هواة بيع الوطن عن خصخصة قناة السويس وظهر من قبل عندما عرض رجل القانون د. عبد المنعم الشرقاوى فى عام ١٩٨٧ فكرة بيع القناة.

أما الدرس الذى يحمل الكثير من الألم والأمل ونحن نحتفل بقناة السويس فيكمن فى أن الشعب المصرى الذى بنى الهرم وحفر قناة السويس وبنى السد العالى لا يمكن أن يعيش طويلاً فى (شرنقة العجز) ولا يمكن أن يستسلم لحالة الانسحاب والانسحاق لأنه دومًا عملاق مسالم قد يمنح الظالمين والغاصبين الفرصة تلو الفرصة للتراجع وعندما لا يرتدع هؤلاء الظالمون الغاصبون ينتفض الشعب المصرى ليسترد الحق ويقيم العدل.. وعلينا أن نقرأ سيرة ومسيرة قناة السويس لنتعرف على بعض أسرار هذا العملاق العظيم الذى صنع من هذه القناة (ملحمة شعب وتاريخ أمة).

محمد الشافعى
محمد يوســف

الجزء الأول:
حلم كبير وتضحيات أكبر

تمهيد

عرفت منطقة قناة السويس والمناطق المحيطة بها قنوات عديدة قبل حفر قناة السويس وهذه القنوات كلها كانت تصل البحرين الأحمر والمتوسط بشكل غير مباشر.. عن طريق نهر النيل ..

١ - قناة الفراعنة (١٨٨٧ ق.م)

منذ عصور سحيقة موغلة فى القدم فكر الفراعنة فى ربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر .. وكان السبب الرئيسى فى هذا التفكير موقع مصر الفريد الذى جعلها مركزًا مهمًا للمواصلات والتجارة .. وكان لابد من اختصار الوقت والتكاليف التى كانت تواكب استخدام الطرق البرية.. خصوصًا فى هذا الوقت الذى كانت الملاحة البحرية فيه هى سيدة الموقف .. خصوصًا مع التكاليف الباهظة التى كانت تحتاجها قوافل التجارة البرية لحراستها خوفًا من هجوم قطاع الطرق.. وكان أول من نفذ فكره ربط البحرين الفرعون سنوسرت الثالث من الأسرة الثانية عشرة .. وقد سار فى عمله على تصور كان قد وضع فى عصر الفرعون أمنحتب الأول ..

وكان طريق هذه القناة يبدأ من البحر المتوسط عبر أول فرع من فروع النيل من جهة الشرق (وهو الفرع البيلوزى أحد فروع النيل السابقة فى ذلك العصر).. حتى بوبست (مقع مدينة الزقازيق الحالى) .. حيث يتجه فى جهة الشرق إلى بلدة تيخاو أو تيخا (موقع مدينة أبو صوير الحالية غرب مدينة الاسماعيلية).. وكانت فى ذلك الوقت تقع على شاطئ البحيرات المرة والتى كانت فى نهاية خليج السويس قبل تراجعه إلى موقعه الحالى.. وتستمر القناة عبر البحيرات المرة حتى البحر الأحمر .. وقد تم تسجيل افتتاح هذه القناة فى لوحة منحوتة على واجهة معبد الكرنك بالاقصر.. ومازالت آثار قناة الفراعنة واضحة بشكل كبير.. موازية للمجرى الملاحى الحالى لقناة السويس بالقرب من مدينة جنيفة الواقعة على مسافة ٢٨ كيلو مترًا من مدينة بور توفيق .. ويمكن تتبع مسار القناة لمسافة حوالى عشرة كيلو مترات..

٢ - قناة سيتى الأول (١٣١٠ ق.م)

سيتى الأول .. فرعون مصرى .. ابن رمسيس الأول مؤسس الأسرة التاسعة عشرة .. وهناك تباين واضح حول تاريخ وطريقة إعادة حفر هذه القناة .. ولكن هناك

عرافة من كاهنات معبد هليوبوليس كانت تسمى «ميليت» ذكرت فى بردية فى عهد نخاو الثانى أحد ملوك الأسرة السادسة والعشرين دور الفرعون سيتى الأول فى حفر القناة عندما قالت :-

(لقد أمرت رجالك .. أيها الملك العظيم .. بأن يعيدوا حفر القناة التى سبق لسلفك العظيم سيتى الأول حفرها لتوصيل ما بين البحرين الشمالى «وهو البحر المتوسط الآن» وبحر أرونزى الجنوبى «البحر الأحمر الآن» مارة ببحيرات أميريس «البحيرات المرة الآن»..

وهناك بردية أخرى يطلق عليها أنسطاسى الأول تضمنت وصفًا للرحلات التى قام بها سيتى الأول جاء فيها : -

(أقام الفرعون سيتى الأول قلعة على القناة الملاحية التى تفصل مصر عن الصحراء الشرقية)..

كما رسمت على البردية قناة سيتى الأول .. ووصفت حفلات استقبال الفرعون فى أثناء عبوره للقناة عند قلعة ثارو «موقع القنطرة الآن» بعد عودته منتصرًا من البلاد الآسيوية..

ومن دلائل وجود قناة سيتى وأهميتها ما تم اكتشافه فى عام ١٨٦٢ ميلادية فى أثناء حفر قناة السويس من آثار معبد صغير للملك رمسيس على الضفة الشرقية للقناة عند الكيلو ٩١ من القناة ..

٣ - قناة نخاو الثانى (٦١٠ ق.م)

فى عهد الفرعون نخاو الثانى «أطلق المؤرخ الإغريقى هيرودوت عليه اسم نيقوس» امتلأت القناة بالأتربة .. لعدم صيانتها لسنوات طويلة .. وتكون سد ترابى عزل خليج السويس عن البحيرات المرة بطول يصل إلى ٣٠ كيلو متر .. وحاول الفرعون بجهود ضخمة إعادة حفر القناة وجعلها صالحة للملاحة .. فنجح فى إعادة اتصال النيل باليحرات المرة .. غير أنه فشل فى إعادة توصيل البحيرات المرة بخليج السويس .. ويذكر «هيرودت» أن مائة وعشرين ألف مصرى ماتوا فى هذه المحاولة التى لم تتم - فهو نفس العدد لمن هلكوا فى حفر قناة السويس الحالية - .. وتوقف «نيقوس» ولم يتم العمل لأن العرافة «ميليت» تنبأت للفرعون بأن إتمام حفر القناة سوف يجلب الضرر العظيم على مصر .. وبأن هذا الحفر سيعود بالفائدة على الأغراب دون أهل البلاد .. وقالت العرافة للفرعون أنه قبل حفر القناة كان يتقاضى الرسوم على مرور الناس بأرضه.. وكذلك على مرور التجار بقوافلهم .. وبأنه يتحكم

فى مصائر الناس وتجارتهم .. أما بعد افتتاح القناة فإن كل طوائف البشر سوف تعبر .. وبالتالى ينجذب مطامع الأعداء .. فتفقد مصر السيطرة على القناة وينفذ منها الأعداء إلى قلب البلاد .. واستحلفته بحق الآلهه والوطن وقف هذا العمل الخطر .. وقد وجدت هذه النبؤة فى برديات إحدى مقابر طيبة .. ويوجد جزء مهم منها الآن محفوظًا فى متحف برلين ..

٤ – قناة الفرس (٥١٠ ق.م)

عندما احتل الفرس مصر .. كان أقصر طريق بحرى يصل بين مصر وبلاد فارس .. يمر عبر البحر الأحمر بداية من برزخ السويس .. وكان هذا الطريق البحرى يمر عبر طريق برى آخر مخترقًا وادى الطميلات .. وقد لاحظت القوافل الفارسية فى أثناء مرورها فى هذا الطريق آثار قناة نخاو الثانى .. مما دفع الملك الفارسى دارا الأول للتركيز بشكل كبير فى إعادة الملاحة للقناة .. وعمل بنظام تسخير الفلاحين المصريين فى هذا المشروع .. ومن خلال هذا الجهد الكبير تم توصيل النيل بالبحيرات المرة .. غير أنه لم ينجح فى وصل البحيرات المرة بالبحر الأحمر إلا من خلال قنوات صغيرة .. كانت تصلح للملاحة فى موسم الفيضان فقط.. ورغم ذلك فقد أقام الملك يارا الأول نصبًا تذكاريا على مقربة من البحيرات المرة على الشاطئ الغربى تم النقش عليه باللغة السومرية العبارة التالية :

(لقد أمرت أنا ملك الفرس بشق القناة من البحر إلى البحر .. وحفرت كما أمرت)..

٥ – قناة الأسكندر الأكبر (٣٣٢ ق.م)

عندما احتلت جيوش الأسكندر الأكبر مصر .. أخبر الكهنه الفاتح الإغريقى بقصص شق القنوات لتوصيل البحرين المتوسط والأحمر .. فتحمس الأسكندر للفكرة .. وحاول شق قناة تصل بين بحيرة سير يونيس (بحيرة البردويل) وبحيرة التمساح ومنها إلى البحيرات المرة .. كما حاول إعادة الحياة لقناة الفرس .. وبالفعل .. بدأ العمل فى المشروعين فى وقت واحد .. ولكن الموت لم يمهل الفاتح الصغير الأسكندر الأكبر حتى يرى ثمرة أفكاره وأفكار الآخرين ..

٦ – قناة الإغريق (٢٨٥ ق.م)

استطاع الملك الإغريقى بطليموس الثانى إعادة الملاحة إلى كل أجزاء القناة.. بعد أن تمكن من حفر الجزء الواقع بين البحيرات المرة والبحر الأحمر.. فى قناة واحدة متسعة .. لتحل محل القنوات الصغيرة التى حفرها سابقيه .. وبالتالى أصبحت قناته تصب بجوار ميناء كليسما (السويس) .. وكانت قناة الإغريق تسمح بعبور

سيفنتين متجاورتين فى نفس الوقت .. وقد أقام الملك بطليموس الثانى حفلاً ضخمًا عند افتتاح القناة ..

٧ – قناة الرومان (٩٨ ميلادية)

ظلت قناة الإغريق صالحة للملاحة لأكثر من قرنين من الزمان .. ولكن الإهمال فى صيانتها أدى إلى ردمها وعدم صلاحيتها للملاحة ..

ولكن الرومان سعوا لإعادة أستخدامها وجعلها صالحة للملاحة لأسباب تجارية .. فقام الإمبراطور الرومانى ترجان بعمل فرع جديد للقناة عرف باسمه .. وكان هذا الفرع يبدأ من مدينة بابليون (موقع القاهرة الحالى عند منطقة فم الخليج .. وينتهى فى بركة العباسة ومنها إلى «بوبست» (الزقازيق) فالبحيرات المرة .. وظلت هذه القناة للملاحة طوال الحكم الرومانى لمصر .. ولكن الملوك البطالمة أهملوها .. فردمت مرة أخرى.. وأصبحت غير صالحة للملاحة بالمرة ..

٨ – قناة أمير المؤمنين ٢٢ هـ (٦٤٢ ميلادية)

كان الفاتح الإسلامى العظيم عمرو بن العاص هو أول من فكر فى وصل البحرين المتوسط والأحمر مباشرة بقناة ملاحية لا تستخدم النيل .. لكن الخليفة عمر بن الخطاب رضى الله عنه نهاه عن حفر هذه القناة .. عندما أخبره البعض إلى أن حفر هذه القناة قد يعرض مصر والدلتا بوجه الخصوص إلى الغرق لاعتقادهم أن البحر الأحمر أعلى من البحر المتوسط (نفس الخطأ الذى وقع فيه المهندس الفرنسى لوبير الذى وفد إلى مصر مع الحملة الفرنسية) .. ولكنه أمره بإعادة حفر قناة الرومان .. وبالفعل أتم عمرو بن العاص حفر القناة دون الاستعانه بأهل مصر .. بل عمل فيها جنوده .. وقد أتم هذا العمل الجبار فى ستة أشهر فقط .. وسميت هذه القناة باسم أمير المؤمنين عمر بن الخطاب .. وظلت مفتوحة للملاحة لأكثر من مائة عام .. استخدمت من خلالها فى التجارة ونقل الحجاج إلى الأراضى الحجازية .. وحدث فى عام ٧٥٥ ميلادية أن ثار محمد عبد الله بن الحسن بن على بن أبى طالب فى المدينة المنورة.. فأرسل الخليفة أبو جعفر المنصور إلى عامله على مصر أبى العون يأمره بردم القناه حتى لا يستخدمها أعداؤه فى نقل المؤن والأسلحة إلى أهل مكة والمدينة الثائرين على حكمه ..

وبهذا بقيت القناة مطمورة قرابة الألف عام خاصة بعد أن قلت أهمية هذا الطريق البحرى بعد حركة الكشوف الجغرافية واكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح حتى تم افتتاح قناة السويس الحالية.

الفصل الأول

ومن الحضر ما قتل

الفلاح المصرى وفرديناند دى ليسبس .. من حفر قناة السويس ؟

سؤال تاريخى .. الإجابة عليه تحتاج بداية إلى التعريف بالطرفين .. والطرف الأول شخصية شهيرة جدًا .. عمرها أكثر من سبعة آلاف سنة .. وضع أصول الزراعة ليس فى مصر وحدها بل فى العالم أجمع .. أسس حضارة من أعظم حضارات الأرض .. فلاح بناء بالفطرة .. بنى العديد من معجزات وعجائب الدنيا .. وقبل قرون عديدة حفر المئات من الترع والقنوات .. بل واستطاع توصيل البحرين المتوسط والأحمر لمرات عديدة .. لهذه الأسباب لا يحتاج الفلاح المصرى لتعريف .. فهو كما تقول العبارة الشهيرة «غنى عن التعريف».. لكن الذى يحتاج إلى تعريف هو الطرف الثانى فى السؤال فرديناند دى ليسبس .. فمن هو ذلك الرجل الذى تضاربت حوله الأقوال والتصورات بشكل غير مسبوق .. إنه فرديناند .. المولود فى مدينة ڤرساى الفرنسية فى يوم ١٩ من نوفمبر سنة ١٨٠٥ .. ينتمى لأسرة حملت اسم مؤسسها «سبس» .. وهو مغامر أسكتلندى .. هاجر إلى فرنسا فى عام ١٦٥٢.. وعمل فى بداية هجرته بصناعة السيوف وبيعها للقراصنة ..

وسرعان ما احترف القرصنة قبالة سواحل فرنسا وأسبانيا.. وأورث رجل القرصنة هذه الصنعة غير الشرعية إلى أبنائه .. فكانوا يسطون على السفن التى تصادفهم فى البحر .. ثم يعودون إلى بلدتهم «بيون» .. وكان والد فرديناند يدعى «ماتيو» .. دبلوماسى .. من أتباع الثورة الفرنسية .. تطوع فى الحملة الفرنسية على مصر .. وبعد فشل الحملة وانسحابها لم يرحل مسيو «ماتيو» .. بل بقى فيها طوال فترة حكم محمد على .. وساعد الوالى وحكومته فى إدارة أمور الدولة .. وكان ضمن جماعة «السان سيمون» التى عرضت على محمد على باشا مشروعًا لحفر قناة تربط بين البحرين الأبيض والأحمر .. وهو ما رفضه محمد على بحجة أنه يفضل مشروع

آخر لإقامة قناطر على النيل عند بداية الدلتا والذى قدمه مهندس فرنسى آخر هو «لينان دى بلفون».. وبأن ميزانية مصر لا تسمح بإقامة المشروعين فى وقت واحد .. ولكن حقيقة رفض محمد على لمشروع حفر قناة السويس ترجع إلى خشية الوالى من التدخل الأجنبى .. وكان فى هذا الموقف ثاقب النظر ملهم .. حيث تعرضت مصر للأحتلال البريطانى بعد أقل من سبعين سنة بسبب قناة السويس وعن طريقها..

ورغم أن الفرنسيين لم يفوزوا بموافقة والى مصر على شق قناة السويس.. فإنهم فازوا بنفوذ عظيم فى عصره .. وكانت لهم سطوة واضحة فى كافة دواوين ومكاتب الحكومة المصرية .. وعقب وفاة محمد على ترك والد فرديناند دى ليسبس مصر وتوجه إلى مراكش .. وكان هو وابنه ضمن مجموعة من الجواسيس الفرنسيين الذين عجلوا بسقوط الجزائر فى براثن الاحتلال الفرنسى ..

ومن خلال السنوات التالية لذلك أمضى «ماتيو» حياته فى البلاد الواقعة على شواطئ البحار فى إفريقيا وآسيا .. وقام بمناورات ومؤامرات كبرى.. وحول ابنه «فرديناند دى ليسبس» فقد ترددت شائعات قوية بأنه مهندس.. ولكن الحقيقة أنه لم يتلق أى نوع من الدراسات الأكاديمية أو الجماعية .. إنما خرج من الدراسة الثانوية.. ليعاون والده فى خدمة السلك الدبلوماسى الفرنسى .. ولكن الحقيقة أيضًا تقول أنه كان شديد الذكاء .. لدرجة وصفه بالعبقرية .. ووصفه أيضًا بفرط الغرور .. وكثرة الخداع .. بل تمادى البعض من معاصرية حتى وصفوه بأنه أفاق ونصاب دولى .. وقد استغل فرديناند دى ليسبس هذه الصفات فى الإيقاع بنساء الطبقة الراقية فى فرنسا .. ومن خلال شبابه تعرف بالفتاة «أوچينى» .. قام بخطبتها .. ولكنه لم يتم زواجها لنفسه .. بل سهل طريق زواجها من إمبراطور فرنسا نابليون الثالث .. وتذكر بعض المراجع أنه ظل على علاقة عاطفية بها بعد زواجها الملكى .. وقد ساعده ذلك على استغلال تاج فرنسا لصالح مشروع قناة السويس ..

وفى سنة ١٨٣٢ تم تعيينه نائبًا لقنصل فرنسا فى مصر .. وسرعان ما ظفر بثقة محمد على باشا .. لأن الأخير كان يدين بالفضل لوالده ماثيودى ليسبس.. وفى هذه الفترة قابل «فرديناند دى ليسبس» الأمير محمد سعيد وكان صبيًا فى الثالثة عشر من عمره .. وترددت العديد من الأقوال حول أن دى ليسبس كان يقدم للأمير البدين أطباق المكرونة والحلوى الممنوع من تناولها .. كما قام محمد على باشا بتسليم ابنه للفرنسى المغامر ليعالج بدانته ويدربه على الرياضة البدنية .. وهناك شائعات أيضًا حول أن سعيد الصغير لم يتلق العلاج على يد «فرديناند دى ليسبس» بل أقام له

الحفلات وسعى إلى إشباع غرائزه ورغباته .. وتسلط عليه منذ صباه المبكر كما يتسلط المنوم المغناطيسى على وسيطه .. وفى سنة ١٨٣٦ عاد إلى باريس وتردد على صالون كان يتردد عليه كبار ساسة أوربا وهو صالون «مدام دى لامال» الأرملة الشابة التى كان زوجها نقيبًا للمحامين ومات وهى فى ريعان الشباب .. ولكى يصل «فرديناند دى ليسبس» إلى قلبها اقترن بابنتها الطفلة «أجات دى لامال».. ولكن الزوجة الصغيرة سرعان ما توفت .. ليبقى «دى ليسبس» على علاقته بالأم الفاتنة.. وهى التى لعبت دورًا بعد ذلك فى جمع ساسة أوروبا حول مشروع حفر قناة السويس .. وفى سنة ١٨٤٠ عاد فردنياند دى ليسبس إلى القاهرة حيث عين قنصلاً عامًا لفرنسا فى مصر ..

وللتعرف أكثر على شخصية دى ليسبس نورد بعض وجهات نظر كتاب غربيين فى هذا الرجل .. حيث كتب عنه الكاتب والمؤرخ الإنجليزى .. جون مارلو ..

«دى ليسبس رجل يتميز بقسط وافر من الحيوية والقدرة الخارقة على الإقناع .. ومنتهى الثقة بالنفس.. ومثل كثير من الرجال غير العاديين .. كان شديد الاعتداد بنفسه، كثير الخداع .. وكان رب أسره ممتازًا .. وصاحب عمل كفؤ .. وهى صفات أدت إلى غروره»..

ويواصل «مارلو» ليقول :

«لم يكن لدى ليسبس دراية بعملية حفر قناة السويس.. فيما عدا استثناء شديد الأهمية .. وهو صلات الرجل الشخصية الجيدة بذوى النفوذ فى الإمبراطورية الفرنسية الثانية .. إلى جانب الاستثناء الوحيد فى حياته وهذا الاستثناء هو خطيبته السابقة «أوچينى» التى كان اهتمامها الشخصى بموضوع قناة السويس يمثل أكبر عون «لدى ليسيبس» ..

وتحدثت بعض المؤلفات الأوروبية أيضًا عن بداية العلاقة غير الطبيعية بين «دى ليسبس» و «محمد سعيد باشا».. الذى نشأ بدينًا ضخم الجسم .. وأن أباه محمد على باشا فرض عليه نظامًا قاسيًا فى تناول الطعام وفرض عليه فى نفس الوقت أن يجرى يوميًا حول سور القلعة حتى تنقطع أنفاسه .. وأن ستارًا كثيفًا قد حال بينه وبين الاتصال بالآخرين .. فيما عدا «دى ليسبس» .. الذى سنتعرف على الخدمات التى قدمها للأمير الصغير الذى أصبح بعد ذلك والى مصر ومنح صديقه الفرنسى امتياز حفر قناة السويس .. فى فصل قادم ..

ما هى علاقة كُلٍّ من الفلاح المصرى ودى ليسبس بمشروع حفر قناة السويس ؟
بداية .. لا توجد أى علاقة بين الفلاح المصرى أو بين الموروث الحضارى الذى يمثله، ومشروع قناة السويس.. لأن قناة السويس تربط مباشرة بين البحر الأبيض والبحر الأحمر .. بينما كان للفلاح المصرى دورٌ مهمٌ وتاريخٌ فى حفر العديد من القنوات التى تربط البحرين الأبيض والأحمر عن طريق قناة السويس بطريق غير مباشر .. النيل .. وكان الفراعنة هم أول من فكر فى ربط البحرين المتوسط والأحمر .. حدث هذا فى سنة ١٨٨٧ فى زمن الفرعون سنوسرت الثالث من الأسرة الثانية عشرة .. وعن طريق قناة عرفت باسم هذا الفرعون كانت السفن القادمة من البحر المتوسط تسير فى الفرع البيلوزى[1] من النيل وهذا الفرع كان أول فروع النيل القديمة من ناحية الشرق .. وتظل السفن فى السير حتى «بوبست» «الزقازيق حاليا» ثم تتجه شرقًا إلى نيخاو «أبو صوير الحالية بجوار مدينة الإسماعيلية» ومنها إلى البحر الأحمر عبر البحيرات المرة التى كانت فى ذلك العهد خليجًا متصلاً بالبحر الأحمر .. وتاريخ هذه القناة يثبت بما لا يقبل الشك أن أبناء مصر أيضًا أول من نفذوها .. ومع مرور السنين تدهورت حالة قناة سنوسرت الثالث .. وردمت بالكامل تقريبًا .. كما تكون سد أرضى، عزل البحر الأحمر عن البحيرات المرة .. وفى عام ٦١٠ قبل الميلاد، قرر الفرعون نخاو الثانى من الأسرة السادسة والعشرين إعادة شق القناة .. وبعد مجهود جبار بذله فلاحو مصر تم وصل النيل بالبحيرات المرة بالبحر الأحمر .. وفى عام ٥١٠ قبل الميلاد أستخدم الملك الفارسى دارا الأول الفلاح المصرى لحفر قناة تربط البحرين فأعاد الحياة إلى قناة سنوسرت الثالث، وأدخل عليها تحسينات كبيرة، ولكن هذه القناة كانت غير مكتملة حيث تم وصل النيل بالبحيرات المرة عن طريق قنوات صغيرة لم تكن صالحة للملاحة إلا فى موسم فيضان النيل .. وفى عام ٢٨٥ قبل الميلاد تغلب الملك الأغريقى بطليموس الثانى على كل الصعوبات التى

(١) تم تسمية الفرع بهذا الاسم نسبة إلى مدينة بلوزيوم الواقعة على مقربة من موقع بورسعيد الحالى.

اعترضت سبيل سابقية .. فتمكن من إعادة الملاحة إلى القناة بأكملها .. بعد أن نجح بواسطة الفلاح المصرى فى حفر الجزء الواقع بين البحيرة المرة والبحر الأحمر.. وأصبحت هذه القناة تصب بجوار مدنة كليسما أو السويس الحالية .. وفى عام ٩٨ ميلادية تدخل الفلاح المصرى مرة أخرى ليحفر قناة عرفت باسم قناة الملك الرومانى تراجان تبدأ من موقع القاهرة الحالى عند فم الخليج وتنتهى فى منطقة العباسة .. حيث الفرع القديم الذى يصل بوبست بالبحيرات المرة .. ولكن الإهمال دب من جديد فى القناة .. فتراكمت الرمال فيها حتى أصبحت غير صالحة للملاحة على الإطلاق .. وفى عام ٦٤٢ ميلادية وبعد الفتح الإسلامى لمصر أعاد عمرو بن العاص قناة نزجان إلى الملاحة من الفسطاط أو القاهرة فيما بعد إلى القلزم أو «السويس» .. وتم تسمية هذه القناة باسم «قناة أمير المؤمنين» .. وفى أعقاب إعادة افتتاح القناة خطر للفاتح الإسلامى عمرو بن العاص أن يشق قناة مباشرة بين البحرين الأحمر والأبيض .. ولكن خليفة المسلمين عمر بن الخطاب أثناه عن هذا الخاطر اعتقاداً منه بأن شق البرزخ قد يعرض وادى النيل لطغيان مياه البحر الأحمر .. وقد ظلت قناة أمير المؤمنين مفتوحة للملاحة أكثر من قرن من الزمان استخدمت من خلالها فى التجارة بين الدول الإسلامية أوربا من جهة والهند والصين من ناحية أخرى – وكذلك فى نقل الحجاج إلى الأراضى الحجازية .. وفى عام ٧٦٧ ميلادية أمر الخليفة العباسى أبو جعفر المنصور بردم القناة حتى لا تستخدم فى نقل المؤن إلى أهالى مكه الثائرين على حكمه ..

وبذلك تعطلت الملاحة بين البحرين الأبيض أو الأحمر أحد عشر قرناً .. ومن هذا العرض يتضح أن هناك علاقات وثيقة بين الفلاح المصرى ومشروع حفر قناة تربط البحرين المتوسط والأحمر .. خاصة بعد قيامة بالفعل بحفر العديد من القنوات التى استخدمت فى الملاحة لقرون عديدة .. وحول علاقة دى ليسبس بمشروع حفر قناة السويس تذكر عدة مؤلفات أنها بدأت فى سنة ١٨٣٢ عندما تم تعيينه كقنصل عام لفرنسا فى الإسكندرية .. حيث وصل إلى علمه بعض المعلومات حول هذا المشروع الضخم .. وكانت أول ورقة يخطها بيده عبارة عن رسالة لصديقه قنصل هولندا العام فى مصر تتضمن مذكره حول قناة السويس .. وقال عنها المؤرخ الإنجليزى «مارلو» أن هذه المذكرة ربما تكون نفس المذكرة التى قدمها فيما بعد لمحمد سعيد باشا .. وكتب دى ليسبس فى هذه المذكرة يقول أنه يدرس مشروع إعادة شق القناة المصرية منذ سنوات .. ويؤكد أنه الوحيد فى العالم الذى يؤمن بها رغم أنها قد تبدو مستحيلة .. وطلب دى ليسبس من صديقه الهولندى «روستير» أن يعرض الموضوع على والى مصر فى ذلك الوقت عباس الأول ..

وبالفعل طلب «روستير» مقابلة والى مصر .. وبعد هذه المقابلة أرسل قنصل هولندا رسالة إلى دى ليسبس يوضح فيها أن «عباس» لم يعر الأمر أى اهتمام ... ويؤكد لصديقه أن الوقت لم يحن لإثارة الأمر .. ولم يسكت «دى ليسبس» بل اتصل بالحكومة التركية .. فكان الرد أنه يجب عليه الاتصال بوالى مصر أولاً وهذا بدوره فى حالة موافقته على المشروع يقوم بعرضه على الباب العالى فى الآستانه.. فى أوائل سنة ١٨٥١ اتصل «دى ليسبس» بمجموعة من أتباع القس الفرنسى «سان سيمون» الذين كانوا مع آخرين قد شكلوا جمعية عرفت باسم الدراسات الخاصة بقناة السويس .. وبالفعل قام بعض أعضاء الجمعية باطلاع دى ليسبس على الدراسات الوافية التى أجرتها هذه الجمعية .. حدث هذا عندما اعتقد هؤلاء الرجال - بحسن نية أو بسذاجة - أن دى ليسبس سوف يسخر إمكانيته فى خدمة جمعيتهم لإيمانه بأفكارها .. والواقع أن دى ليسبس كان على خلاف مع الجمعية فى نقطتين .. الأولى أنه من الناحية الفنية لم يكن مقتنعًا بمشروع حفر قناة تتصل بالنيل .. بل كان يؤمن بما يشبه الإلهام أن هذه القناة يجب أن تصل البحرين الأبيض والأحمر مباشرة .. ومن الناحية السياسية كان مقتنعًا بأن لجوء الجمعية لممثلى الدول ورجال المال الأوربيين محكوم عليه بالفشل بسبب المعارضة الحتمية التى كانت فى ذلك الوقت منغمسة فى تنافس استعمارى محموم مع فرنسا .. لذلك كان دى ليسبس يرى أن أفضل وسيلة لتنفيذ المشروع هى الحصول على موافقة مصر وحفر القناة بجهود مصرية ما أمكن ذلك ..

وللخوض أكثر فى علاقة دى ليسبس بالمشروع، تقول المراجع التاريخية أنه قد عثر على مشروع حفر قناة السويس بالمصادفة ضمن أوراق قنصل فرنسا بعد تعيينه نائب قنصل فرنسا فى الإسكندرية، وكان القنصل قد أخذ نسخة من أوراق المشروع من الراهب الفرنسى «أنفنتان» الذى كان يحتل موقعًا مميزًا فى جماعة «سان سيمون» وهم طائفة دينية من المفكرين الفرنسيين الذين كرسوا أنفسهم لوضع مشرٌعات إنشائية كبرى لخدمة الإنسانية .. وعندما عثر دى يليسبس على أوراق المشروع نسبه لنفسه .. بكل ما ضمه من تصميمات ورسوم وتفاصيل لمشروع شق القناة .. وعندما علمت جماعة الدراسات الخاصة بقناة السويس بما فعله دى ليسبس وما أدعاه لنفسه حول الدراسات الخاصة بالقناة السويس ..

أصاب هذه الجماعة خيبة أمل شديدة .. وشن رئيس الجماعة الراهب الفرنسى «أنفنتان» حمله شعواء على «دى ليسبس» فى الصحف الفرنسية اتهمه فيها بأنه سرق المشروع ولكن «دى ليسبس» استطاع تجاوز هذه الحملة بدهاء شديد .. وأيضًا باستعانته

بحماية صديقته «مدام دى لامال» .. وكانت امرأة فاتنة لها تأثير سحرى على رجال البرلمان والصحافة ... وحاول البعض حل الخلاف عن طريق الوساطة .. ولكن المحاولة فشلت واستطاع دى ليسبس أن يهزم القس الفرنسى «أنفنتان» خاصة بعد أن تدخل فى الصراع ولصالح دى ليسبس إمبراطور فرنسا نابليون الثالث.. وهدد القس بنفيه خارج فرنسا إذا لم يتنازل عن الدعوى التى كان قد رفعها ضد دى ليسبس أمام محكمة السين الباريسية .. وفى يوم ١٤ من يوليو سنة١٨٥٤ نجحت مؤامرة اغتيال والى مصر عباس الأول فى قصره بمدينة بنها .. واعتلى كرسى الولاية خلفا له محمد سعيد باشا .. وكان دى ليسبس فى ذلك الوقت قد تم طرده من خدمة السلك الدبلوماسى الفرنسى.. ولكن عندما علم بتولى محمد سعيد باشا علي مصر بادر بالاتصال بجمعية الدراسات الخاصة بقناة السويس فى باريس، وأطلعها علي ما يثبت سابق صلته بمحمد سعيد باشا .. وحصل منها على توكيل ليعمل باسمها فى الحصول على عقد امتياز قناة السويس .. ولما نجحت خطته أنكر التوكيل وحصل على الامتياز لنفسه .. وبمجرد حصوله على هذا التوكيل أرسل لصديقه القديم محمد سعيد باشا مهنئًا .. ومقترحًا عليه زيارة مصر لتقديم التهانى شخصيًا .. وسرعان ما تلقى ترحيبًا حارًا .. وسافر دى ليسبس إلى مصر .. ووصل الإسكندرية يوم ٧ من نوفمبر سنة ١٨٥٤.. وهناك استضافه الوالى .. بعد أن استقبله استقبال الملوك .. ودعاه لمشاهدة مناورات الخريف فى الصحراء الغربية يوم ١٥ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ .. وبعد الزيارة تمكن دى ليسبس الدبلوماسى الفرنسى المتقاعد .. الذى ليس هو بالمهندس أو الإخصائى أو المالى أو حتى رجل الأعمال أن يؤثر بشخصيته القوية ولباقته على والى مصر محمد سعيد باشا مستغلاً ضعفه وصداقته له إبان طفولته وشبابه الأول لينتزع منه الموافقة على شق القناة .. وفى هذه الموافقة يتضح مدى الظلم الذى وقع على الفلاح المصرى .. ومدى ما حصل عليه الفرنسى من مزايا من والى مصر .. وتبدأ فصول هذه القصة الجديدة فى يوم الثلاثين من نوفمبر سنة ١٨٥٤ .. عندما وقع والى مصر على عقد امتياز شق الطريق الأول لصالح دى ليسبس .. والذى حدد عمر الشركه المنوط بها حفر القناة وإدارتها بـ ٩٩ عامًا .. وبالطبع يرأس هذه الشركة ويديرها فرديناند دى ليسبس .. وللتعرف على المزايا التى حصل عليها دى ليسبس وحتى يمكننا أن نوضح المظالم التى وقعت على الفلاح المصرى ابن البلد .. نورد عقد الامتياز الأول الذى سبق وأوضحنا أنه قد صدر يوم ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ .. ونأمل من البداية التمعن فى المقدمة العجيبة التى تصدرت الفرمان :-

فرمان امتياز شق قناة السويس الأول

تمهيد : –

وجه صديقنا فرديناند دى ليسبس نظرنا إلى الفوائد التى تعود على مصر من وصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر، بإنشاء طريق للملاحة صالح لمرور السفن الكبرى .. وأبان لنا أن فى الإمكان تأسيس شركة لهذا الغرض تؤلف من أصحاب رؤوس الأموال من شتى الأمم .. وقد ارتضينا ما عرض علينا ورخصنا له بموجب هذا ترخيصاً خاصاً فى تأسيس وإدارة شركة عامة لشق برزخ السويس واستغلال قناة بين البحرين مع الإذن له فى القيام بجميع الأعمال والمبانى اللازمة لذلك أو أن يعهد بها إلى الغير على أن تتكفل بتعويض الأفراد مقدمًا إذا دعت الحال إلى نزع ملكيتهم للمنفعة العامة .. كل ذلك فى الحدود وطبقًا للشروط والالتزامات المبنية فى المواد الآتية ..

(مادة ١)

يؤسس المسيو فرديناند دى ليسبس شركة تعهد إليه بإداراتها «تسمى الشركة العامة لقناة السويس» .. تكون مهمتها القيام بشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى، وإنشاء وإعداد مدخلين كافيين أحدهما على البحر الأبيض المتوسط والآخر على البحر الأحمر وبناء مرفأ أو مرفأين ..

(مادة ٢)

يعين مدير الشركة دائمًا من قبل الحكومة ويختار ما أمكن من بين المساهمين الذين لهم أوثق الصلة بالمنشأة ..

(مادة ٣)

مدة الالتزام تسع وتسعون سنه تبتدئ من تاريخ افتتاح قناة البحرين ..

(مادة ٤)

تجرى الأعمال التى يقتضى إجراؤها على نفقة الشركة وحدها وتمنح بدون مقابل جميع ما يلزمها من الأراضى التى ليست ملكًا للأفراد ولا تكون التحصينات التى ترى الحكومة القيام بها على نفقة الشركة ..

(مادة ٥)

تجبى الحكومة سنويًا من الشركة ١٥ ٪ من صافى الأرباح المستخلصة من ميزانية الشركة .. وذلك فضلاً عن الفوائد والحصص الخاصة بالأسهم التى تحتفظ الحكومة بحق الاكتتاب فيها لدى إصدارها وذلك دون أى ضمان من جانبها لتنفيذ الأعمال أو لقيام

الشركة بمهمتها .. ويوزع الباقى من صافى الأرباح على الوجه الآتى : -
٧٥ ٪ للشركة ، ١٠ ٪ للأعضاء المؤسسين.

(مادة ٦)

يتم الاتفاق على تعريفات رسوم المرور بقناة السويس ما بين الشركة ووالى مصر .. ويجبى عمال الشركة هذه الرسوم وتكون التعويضات متساوية دائمًا لجميع الأمم ولا يجوز مطلقًا اشتراط امتياز خاص لإحدى دول دون سواها..

(مادة ٧)

إذا رأت الشركة ضرورة وصل ما بين النيل وممر البرزخ بإنشاء طريق صالح للملاحة، أو إذا سلكت القناة البحرية طريقًا متعرجًا يرويه ماء النيل فتتنازل الحكومة المصرية للشركة عن الأراضى الداخلة أو الأملاك العامة مما لا يزرع اليوم لتقوم بريها وزراعتها على نفقتها أو تحت إشرافها .. وتنتفع الشركة بالأراضى المذكورة مع إعفائها من الضرائب مدة عشر سنوات ابتداء من يوم افتتاح القناة .. وتدفع ضريبة العشر للحكومة المصرية خلال التسع والثمانين سنه الباقية من مدة الالتزام .. وبعد ذلك لا يجوز لها المضى فى الانتفاع بالأراضى المذكورة إلا إذا أدت الحكومة عنها ضريبة تعادل ما هو مفروض على الأراضى المماثلة من الضرائب..

(مادة ٨)

تلافيا لكل صعوبة تتصل بالأراضى التى ستتركها الحكومة للشركة الملتزمة يضع المسيولينان بك المهندس المنتدب من قبلنا لدى الشركة رسمًا بين الأراضى الممنوحة، سواء لإنشاء القناة البحرية ومؤسساتها وقناة التغذية المتفرعة من النيل أو للاستغلال الزراعى وفقًا لأحكام المادة ٧ ..

وفضلاً عن ذلك فمن المتفق عليه أن كل مضاربة تتعلق بالأراضى الداخلة فى الأملاك العامة التى ستمنح للشركة محظورة من الآن .. وأن الأراضى التى كانت تخص الأفراد ويريد ملاكها فى المستقبل ريها من مياه قناة التغذية المنشأة على نفقة الشركة يدفعون إتاوة عن كل فدان يزرعونه تحدد بالاتفاق بين الحكومة المصرية والشركة ..

(مادة ٩)

وأخيرًا تمنح الشركة الملتزمة الحق فى أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى الأملاك العامة بجميع المواد اللازمة لأعمال القناة والمبانى التابعة لها مع إعفائها من الرسوم كما أنها تنتفع بهذا الإعفاء فيما يتعلق بالآلات والمواد التى تستوردها من الخارج لاستغلال التزامها ..

(مادة ١٠)

عند انتهاء الالتزام تحل الحكومة المصرية محل الشركة فتنتفع بكافة حقوقها دون تحفظ وتستولى على قناة البحرين وجميع المنشآت التابعة لها وتؤول اليها ملكيتها الكاملة .. ويحدد مقدار التعويض الذى يمنح إلى الشركة فى مقابل تنازلها عن المهمات والأشياء المنقولة باتفاق ودى أو بطريق التحكيم.

(مادة ١١)

يعرض مدير الشركة علينا فيما بعد نظام الشركة ويجب أن يحوز موافقتنا ولابد من إقرارنا مقدمًا أى تعديل يدخل عليه فى المستقبل .. ويجب أن يذكر نظام الشركة أسماء المؤسسين على أن تحتفظ بحق اعتماد قائمتهم ويراعى أن تتضمن هذه القائمة أسماء الأشخاص الذين سبق أن ساهموا فى تنفيذ مشروع «قناة السويس» الكبير سواء بأعمالهم أو بأبحاثهم أو بجهودهم أو بأموالهم.

(مادة ١٢)

وفى الختام نعد بطيب تعضيدنا الخالص، وكذا جميع موظفى الحكومة المصرية لتسهيل تنفيذ واستغلال هذا الترخيص ..

القاهرة فى ٣ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ ..

وفى نهاية الفرمان يكتب «محمد سعيد» الرسالة التالية إلى صديقه دى ليسبس:-

إلى صديقى المخلص كريم المحتد رفيع المقام المسيو فردينان دى ليسبس .. بما أنه تلزم موافقة عظمة السلطان على الرخصة الممنوحة للشركة العامة لقناة السويس فإنى أبعث إليكم بهذه النسخة لحفظها لديكم .. أما الأعمال الخاصة بحفر قناة السويس فلن يبدأ فيها إلا بعد الحصول على ترخيص الباب العالى.

٣ من رمضان سنة ١٢٧١هـ «محمد سعيد باشا والى مصر»

وحول هذا الفرمان يكتب فتحى رزق فى مؤلفه المهم «قناة السويس الموقع والتاريخ» ليقول :-

«إن أبسط نظرة على هذا الفرمان تدل على أن الذى صاغه هو دى ليسبس .. وأن محمد سعيد كان رجلا لا يتمتع بأى نصيب من الفهم والذكاء أو الإحساس الوطنى .. فإن الفرمان الذى وقعه لا يضمن لمصر أى حق أو كسب .. بل هو لا يضمن لمحمد سعيد نفسه شيئًا على الإطلاق ..»

وإلى هنا وتنتهى ملاحظة «فتحى رزق» حول امتياز حفر القناة الأول .. ولكن تبقى ملاحظات كثيرة قدمها كتاب عالميون منهم الكاتب الإنجليزى إدوارد ديزى الذى يلخص مأساة فرمان أمتياز حفر قناة السويس بقوله : - «أنه لم يحدث أبدًا أن منح امتياز يكفل

لصاحبه مثل تلك المزايا التى حصل عليها دى ليسبس .. ويلقى مثل تلك الأعباء والتكاليف على من أصدر مثل هذا الامتياز ..» وإلى هنا أيضًا وتنتهى ملاحظة إدوارد ديزى .. ولكن الملاحظة التى تهمنا فى بحثنا هذا للإجابة عن السؤال التاريخى حول من حفر قناة السويس الفلاح المصرى أم دى ليسبس .. هى أنه لم يرد فى امتياز شق قناة السويس الصادر يوم ٣٠ من نوفمبر عام ١٨٥٤ أى ذكر لا من قريب أو بعيد للفلاح المصرى أو لغيره من أبناء مصر فى مسأله حفر قناة السويس .. وهذا ما دفع دى ليسبس إلى طلب تعديل الامتياز .. وهذا سوف نعرضه لاحقًا .. ولكننا قبل هذا نتوقف أمام شعور محمد سعيد عقب توقيعه عقد الامتياز .. حيث تؤكد بعض المراجع التاريخية أن الوالى تأكد من تسرعه ولم يكن شعوره هذا بدافع وطنى .. فقد كان الرجل الألبانى الأصل بعيدًا كل البعد عن ذلك .. إنما جاءت مخاوفه من ناحية السلطان العثمانى ومن ناحية بريطانيا .. حيث رفض الإنجليز عقد الامتياز رفضًا مطلقًا .. وقرروا إحباط المشروع .. وعمل رجالهم فى عاصمة الدولة العثمانية على إقناع السلطان ورجاله بأن حفر قناة السويس على يد الفرنسيين معناه وجود مصالح خطيرة لصالح فرنسا فى كافة أملاك الدولة العثمانية .. وأن النتيجة الحتمية لحفر قناة السويس عن طريق الفرنسيين هى انفصال مصر عن الدولة العثمانية واستيلاء فرنسا عليها .. لهذا بعث السلطان العثمانى يستنكر عمل واليه على مصر .. ويحذره من الاستمرار فيه .. وشمر محمد سعيد أنه فى ورطة حقيقية .. وبين شقى رحى .. فصديقة الفرنسى يهدده بامبراطور فرنسا نابليون الثالث .. والسلطان العثمانى يتوعده إن أكمل المشروع، وللخلاص من هذا الوضع حاول محمد سعيد باشا قتل دى ليسبس طبقًا لما جاء فى مذكرات دى ليسبس، ولما فشل فى هذا .. رأى أن يخرج نفسه من الموضوع .. وكأنه ليس بوالٍ على البلد التى يحاول فيها دى ليسبس حفر القناة .. وهنا يظهر أول دور للفلاح المصرى فى حفر قناة السويس .. حدث هذا عندما ذهب دى ليسبس إلى عدد من جزر البحر الأبيض المتوسط .. وقام بجمع المئات من قطاع الطرق والمجرمين وصنع منهم عصابات أدخلها إلى مصر .. وقام بتسليحهم بالبنادق .. وأطلقهم على قرى الشرقية والدقهلية والغربية ودمياط .. ليخطفوا الفلاحين بالقوة .. وتحت تهديد السلاح .. ويرغموهم على العمل فى حفر القناة .. فإذا تدخل رجال البوليس المصرى .. تبادلوا معهم إطلاق النار .. فإذا بسعيد باشا يصاب من صديق بحالة من الفزع الشديد .. وبدلاً من أن يقاومه ويحاول حماية رعاياه من هذه القرصنه البشعة .. يستسلم مرة ثانية ويوقع على فرمان الامتياز الثانى .. وهو الفرمان الذى تقدمت به وزارة الخارجية الفرنسية .. ووقعة محمد سعيد باشا يوم ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ .. وفيه منحت الشركة

امتيازات جديدة فى مسائل كثيرة منها استغلال مناجم الدولة بالمجان .. ونزع ملكية الأراضى المملوكة للأفراد إذا لزم الأمر .. وأستغلالها أراضى الدولة .. والإعفاء من الرسوم الجمركية وتعهد الحكومة المصرية بشراء الاسهم التى يعجز دى ليسبس عن بيعها فى السوق العالمية .. وتعهد الحكومة أيضًا بأن يكون أربعة أخماس العمال من المصريين .. وهى عبارة معناها واضح وهو ضمان لحق عمال مصر فى العمل بالمشروع الذى يتم على أراضى بلادهم .. ولكن الفرنسى الماكر فسر هذا الأمر بأنه إلزام للحكومة المصرية بأن تقدم خمس عمال مصر بالمجان أى تسخرهم دون مقابل .. وهى النقطة التى بدأت منها قصة السخرة اللعينة فى مشروع حفر قناة السويس .. ولأهمية هذا الفرمان أيضًا وكونه وثيقة تاريخية فى غاية الخطورة ننشره كاملاً ..

فرمان الامتياز الثانى

الموقع يوم ٥ يناير عام ١٨٥٦

شروط الالتزام لإنشاء واستغلال قناة السويس الكبيرة وملحقاتها .. نحن محمد سعيد باشا والى مصر ..

بعد الاطلاع على الفرمان الصادر منا بتاريخ ٣٠ نوفمبر سنة ١٨٥٤ الذى رخصنا فيه إلى صديقنا فردينان دى ليسبس ترخيصًا خاصًا فى تأسيس وأدارة شركة عامة لشق برزخ السويس واستغلال طريق صالح للملاحة الكبرى .. وإنشاء وإعداد مدخلين ذوى اتساع كاف أحدها على البحر الأبيض المتوسط والآخر على البحر الأحمر وبناء مرفأ أو مرفأين ..

ولما كان جباب المسيو فردينان دى ليسبس قد عرض علينا أن تأسيس الشركة المذكورة وفقًا للأوضاع والشروط التى تتبع بوجه عام فى تأسيس الشركات من هذا النوع يحسن أن يسبقه النص مقدمًا بصورة أشمل وأوفى على التكاليف باللالتزامات والإتاوات التى تفرض على هذه الشركة من ناحية .. ومن ناحية أخرى على الالتزامات والامتيازات والاعفاءات والميزات التى تختص بها الشركة وعلى التسهيلات التى تمنح لإدارتها ..

لذلك قررنا أن تكون شروط الالتزام المشار إليها بهذا الفرمان كما يلى :

الباب الأول

الالتزامات

(مادة ١)

على الشركة التى أسسها صديقنا المسيو فردينان دى ليسبس وفقًا لترخيصنا المؤرخ فى ٣٠ من نوفمبر عام ١٨٥٤ أن تقوم على نفقتها ومسئوليتها بجميع الأشغال وأعمال البناء اللازمة للإنشاء

١ – قناة صالحة للملاحة البحرية الكبرى بين السويس على البحر الأحمر وخليج الطينة «مكان بورسعيد الحالى» على البحر الأبيض المتوسط.

٢ – قناة للرى صالحة للملاحة النهرية فى النيل تصل هذا النهر بالقناة البحرية المذكورة.

٣ – فرعين للرى والشرب مستقيين من القناة الأخيرة لجلب المياه فى اتجاهين السويس والطينة ..

وتجرى الأعمال بحيث تنتهى فى ميعاد غايته ست سنوات إلا إذا طرأت دوافع وأسباب تأخير ناشئة عن قوة قاهرة .

(مادة ٢)

للشركة أن تنفذ بذاتها الأعمال المكلفة بها، أو أن تتعهد بها إلى مقاولين بطريق المناقصة أو الممارسة ويجب فى جميع الأحوال أن يكون أربعة أخماس العمال المستخدمين فى هذه الأعمال – على أقل تقدير – من المصريين ..

(مادة ٣)

تحفر القناة البحرية المعدة لمرور السفن السفن الكبرى بالعمق والاتساع المحددين فى برنامج اللجنة العلمية الدولية ..

ووفقًا لهذا البرنامج تبتدئ القناة من منبعها من ميناء السويس ذاته وتستمر فتجتاز البحيرات المرة فى بحيرة التمساح وتنتهى فى مصبها فى البحر الأبيض المتوسط عند نقطة من خليج الطينة تحددها المشروعات النهائية التى سيضعها مهندسو الشركة ..

(مادة ٤)

تبتدئ قناة الرى المعدة للملاحة النهرية وفقًا لشروط البرنامج المذكور بالقرب من مدينة القاهرة وتسير فى وادى الطميلات وتنتهى لتصب فى القناة البحرية الكبرى عند بحيرة التمساح ..

(مادة ٥)

تتفرع القناة السابق ذكرها قبيل مصبها فى بحيرة التمساح فيتجه فرع من هذه النقطة إلى السويس وفرع آخر إلى الطينة بمحاذاة القناة البحرية الكبرى ..

(مادة ٦)

تحول بحيرة التمساح إلى مرفأ داخلى صالح لاستقبال أكبر السفن حمولة ويجب على الشركة فوق ذلك .. عند الاقتضاء:

١ – أن تبنى مرفأ تأوى إليه السفن عند مدخل القناة البحرية فى خليج الطينة ..

٢ – أن تحسن مرفأ وبوغاز السويس بحيث تأوى إليهما السفن كذلك ..

(مادة ٧)

توالى الشركة دائمًا القيام على نفقتها بصيانة القناة البحرية والموانئ التابعة لها والقناة المتصلة بالنيل والقناة المتفرعة عنها ..

(مادة ٨)

لمن يرغب من ملاك الأراضى الواقعة على ضفاف الأقنية التى تنشئها الشركة فى رى أرضه بالمياه المستمدة من هذه الأقنية أن يحصل على هذا الامتياز فى مقابل دفعه تعويضًا أو إتاوة تحدد قيمتها وفقًا للشروط المبينة بعد فى المادة (١٧)..

(مادة ٩)

نحتفظ بحق انتداب مندوب خاص فى مركز إدارة الشركة يتقاضى منها مرتبه .. ويمثل لدى إدارتها حقوق الحكومة المصرية ومصالحها فيما يتصل بتنفيذ أحكام هذا الفرمان وشروطه ..

وعلى الشركة إذا كان مركز إدارتها خارج مصر أن تعين وكيلاً أعلى يمثلها بمدينة الإسكندرية مزودًا بكافة السلطات اللازمة لضمان حسن سير العمل وعلاقات الشركة بحكومتنا ..

الباب الثانى

الامتياز

(مادة ١٠)

لإنشاء القنوات وملحقاتها المشار إليها فى المواد السابقة تترك الحكومة المصرية للشركة الانتفاع بلا ضريبة أو أتاوة بما قد يلزمها من الأراضى غير المملوكة للأفراد .. كذلك تخول للشركة حق الانتفاع بجميع ما ستقوم الشركة بريه وزراعته على نفقتها من الأراضى التى لا تزال بورًا حتى اليوم وليست ملكًا للأفراد وذلك مع التحفظات التالية :

١ – تعفى الأراضى الداخلة فى هذه الفئة الأخيرة من كل ضريبة لمدة عشر سنوات فقط ابتداء من تاريخ بدء استغلالها ..

٢ – بعد انتهاء المدة المذكورة تصبح هذه الأراضى طيلة الباقى من مدة الالتزام خاضعة للالتزامات والضرائب التى تخضع لها فى الظروف نفسها سائر أراضى القطر المصرى ..

٣ – يمكن للشركة فيما بعد إما بنفسها وإما بمن تلقى الحق عنها موالاة الانتفاع بهذه الأراضى واستمداد المياه اللازمة لاستثمارها وذلك فى مقابل توفيه الحكومة المصرية الضرائب المفروضة على الأراضى المماثلة لها ..

(مادة ١١)

يرجع إلى الرسوم الملحقة بهذا البيان فى تعيين مساحة الأراضى الممنوحة للشركة وحدودها طبقًا للفقرتين (١) و (٢) من المادة العاشرة السابقة والأراضى الممنوحة لإنشاء الأقنية وملحقاتها مع إعفائها من الضريبة والأتاوة وفقًا للفقرة الأولى الملونة من الرسوم المذكورة باللون الأسود.. أما الأراضى التى تركت للشركة لتقوم بزراعتها على أن تدفع عنها بعض الرسوم وفقًا للفقرة الثانية فقد لونت باللون الأزرق.

وتعتبر باطلة كل وثيقة لاحقة لفرماننا الصادر فى الثلاثين من شهر نوفمبر سنة ١٨٥٤ تنشأ للأفراد قبل الشركة .. إما حقًا فى المطالبة بتعويض لم يكن قائمًا إذ ذاك على الأراضى وإما حقًا فى المطالبة بتعويضات تفوق القدر الذى كان يجوز لهم المطالبة به فى ذاك الحين.

(مادة ١٢)

تسلم الحكومة المصرية عند الاقتضاء إلى شركة الأراضى التى يملكها الأفراد والتى تلزم الشركة حيازتها لتنفيذ الأعمال واستغلال الالتزام على أن تدفع الشركة التعويضات العادلة لمستحقيها ..

وتسوى التعويضات عن الاستيلاء المؤقت، أو نزع الملكية النهائية تسوية ودية بقدر الإمكان وفى حالة عدم الاتفاق تحدد التعويضات هيئة تحكيم تباشر عملها بإجراءات مختصرة تؤلف من : -

١ - محكم تختاره الشركة ..

٢ - محكم يختاره أصحاب الشأن ..

٣ - محكم ثالث معين منا ..

وتكون قرارات هيئة التحكيم هذه نافذة وغير قابلة للاستئناف ..

(مادة ١٣)

ترخص الحكومة المصرية للشركة الملتزمة طيلة مدة الالتزام فى أن تستخرج من المناجم والمحاجر الداخلة فى الأملاك العامة جميع المواد اللازمة لأعمال البناء ولصيانه المنشآت والمبانى التابعة لها دون أن تدفع عن ذلك أى رسوم أو ضريبة أو تعويض ..

وتعفى الشركة فوق ذلك من أداء الرسوم الجمركية ورسوم الدخولية وغيرها على الآلات .. والمواد التى تستوردها من الخارج سدًا لحاجة مختلف أقسامها فى خلال مدة الإنشاء أو الاستغلال ..

(مادة ١٤)

نعلن رسميًا وباسم خلفائنا أن القناة البحرية الكبرى من السويس إلى الطينة والمرافق التابعة لها مفتوحة على الدوام بوصفها ممرًا محايدًا لكل سفينة تجارية عابرة من بحر إلى آخر دون تمييز أو حرمان أو تفضيل بين الأشخاص أو الجنسيات فى مقابل دفع الرسوم ومع مراعاة الأنظمة التى تفرضها الشركة العامة الملتزمة فيما يتعلق باستخدام القناة المذكوره وملحقاتها وذلك بشرط إقرار الباب العالى ..

(مادة ١٥)

يترتب على المبدأ المقرر فى المادة السابقة أنه لا يجوز للشركة العامة الملتزمة فى أى حال من الأحوال أن تمنح أية سفينة أو شركة أو فرد أية فوائد أو أمتيازات لا تمنح لغيرها من السفن أو الشركات أو الأفراد فى نفس الاحوال ..

(مادة ١٦)

مدة الشركة محددة بتسع وتسعين سنة تبتدئ من تاريخ إنجاز الأعمال وافتتاح القناة البحرية للملاحة الكبرى .. وتستولى الحكومة المصرية لدى انقضاء هذه المدة على القناة البحرية التى أنشأتها الشركة .. وتتسلم الحكومة فى هذه الحالة جميع الآلات والمؤن المخصصة للخدمة البحرية للمشروع مع توفية الشركة قيمتها محددة وديًا أو بواسطة الخبراء .. على أنه رذاا أحتفظت الشركة بالالتزام لمدد متتالية كل منها تسع وتسعون سنه .. دفع الاستقطاع المشترط لصالح الحكومة المصرية فى المادة الثامنة عشرة المذكورة بعد إلى عشرين فى المائة فى المدة الثانية وإلى خمسة وعشرين فى المائة فى المدة الثالثة وهكذا على التوالى بزيادة خمسة فى المائة لكل مدة دون أن يتجاوز هذا الاستقطاع بحال من الأحوال خمسة وثلاثين فى المائة من صافى أرباح المشروع ..

(مادة ١٧)

تعويضًا للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التى كلفت بها بمقتضى هذا الفرمان نرخص لها من الآن وطيلة المدة التى تتمتع فيها بالالتزام وهى المدة المبينة فى الفقرتين الأولى والثالثة من المادة السابعة فى أن تفرض وتتقاضى عن المرور فى الأقنية والمرافئ التابعة لها رسومًا للملاحة والإرشاد والقطر والسحب والرسو وفقًا لتعويضات لها أن تعدلها فى كل وقت مع مراعاة الشروط الصريحة الآتية :-

١ - تحصل هذه الرسوم دون استثناء أو تتميز على جميع السفن بشروط مماثلة.

٢ - تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بها فى عواصم البلدان التى يعنيها الأمر وفى مرافئها التجارية الرئيسية ..

٣ – لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدرة عشرة فرنكات عن كل طن من حمولة السفن، وعن كل فرد من المسافرين .. ويجوز للشركة أيضًا فى الحالات التى تمد الأفراد فيها بالمياه بناء على طلبهم طبقًا لنص المادة الثامنة المتقدمة أن تتقاضى منهم وفقًا لتعريفات تحددها رسمًا يتناسب وكمية المياه المستهلكة ومساحة الأراضى التى تم ريها ..

(مادة ١٨)

على أنه فى مقابل الأراضى المتنازل عنها والامتيازات الأخرى الممنوحة للشركة بمقتضى المواد السابقة تحتفظ لصالح الحكومة المصرية بحق استقطاع ١٥ ٪ من صافى الأرباح السنوية التى تحددها وتوزعها الجمعية العمومية للمساهمين ..

(مادة ١٩)

يجب أن تعتمد بقرار منا قائمة الأعضاء المؤسسين الذين اشتركوا بأعمالهم وبحوثهم وأموالهم فى تحقيق المشروع قبل تأسيس الشركة .. وبعد استقطاع الحصة المنصوص عليها لصالح الحكومة المصرية طبقًا للمادة (١٨) المتقدم ذكرها يخصص جزء من صافى أرباح المشروع السنوية قدرها ١٠ ٪ للأعضاء المؤسسين أو لورثتهم أو لمن يحل محلهم فى حقهم ..

(مادة ٢٠)

بغض النظر عن الوقت اللازم لتنفيذ الأعمال يرأس صديقنا ووكيلنا المسيو فردينان دى ليسبس الشركة ويديرها بوصفه مؤسسًا أول لها وذلك لمدة عشر سنوات تجرى من اليوم الذى تبدأ فيه مدة التمتع بالالتزام وقدرها تسع وتسعون سنه وفقًا للمادة (١٦).

(مادة ٢١)

تعتمد الأنظمة المرافقة للشركة المنشأة تحت اسم «الشركة العامة لقناة السويس الكبرى» ويعتبر هذا الاعتماد بمثابة ترخيص لتأسيس الشركة فى شكل المساهمة اعتبارًا من اليوم الذى يتم فيه الاكتتاب فى كامل رأس المال ..

(مادة ٢٢)

وإظهارًا لرغبتنا الأكيدة فى نجاح المشروع فإننا نعد الشركة بتعضيد الحكومة المصرية لها تعضيدًا خالصًا .. ونحث صراحة بمقتضى هذا جميع الموظفين والمأمورين والعمال فى أقسام إدارتنا على إمدادها بالمساعدة وحمايتها فى كل مناسبة .. ولما كنا قد وضعنا مهندسينا «لينان بك» و «موجل بك» تحت تصرف الشركة فيما يتعلق بإدارة وتسيير الأعمال التى نأمر بها فإننا نعهد إليهما كذلك بالإشراف الأعلى على العمال وعليها تنفيذ اللوائح الخاصة بمباشرة الأعمال ..

(مادة ٢٣)

تلغى جميع الأحكام الواردة فى فرماننا الصادر فى يوم ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ .. وغيرها من الأحكام التى تتعارض مع نصوص وأحكام شروط الالتزام هذه .. وهى التى تعتبر وحدها قانونًا للالتزام المنصوص على حدوده وشروطه فيها .. صَدَرَ بالإسكندرية فى ٥ من يناير سنة ١٨٥٦.

***

وبعد عرض بنود فرمان الامتياز الثانى نتوقف أمام ملاحظتين مهمتين .. الأولى تخص موضوع بحثنا .. والثانية خارج الموضوع ولكنها ملاحظة شيقة وجديرة بالدراسة .. الملاحظة الأولى تأتى من المادة الثانية من هذا الفرمان وهى المادة المشئومة التى فتحت أبواب جهنم على الفلاح المصرى وجرته إلى نفق خانق مظلم مات فيه أكثر من ١٢٠ ألف من أبناء مصر .. إنها عبارة مطاطه غامضه تقول «يجب فى جميع الأحوال أن يكون أربعة أخماس العمال المستخدمين فى هذه الأعمال – على أقل تقدير – من المصريين».. وهى العبارة التى فسرها مسيو دى ليسبس على أنها التزام من الحكومة المصرية بتدبير أربعة أخماس العمال المصريين للعمل فى المشروع وبدون أجر .. بالسخرة ..

والملاحظة الثانية تخص اسم الشركة .. ومن منا لا يتذكر صوت الزعيم الراحل جمال عبد النصر ليلة السادس والعشرين من يوليو سنه ١٩٥٦ عندما قال :–

«تأمم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مساهمة مصرية»

وعندما قال عبد الناصر ذلك كان قد وقع فى فخ نصبه دى ليسبس قبل قرن من تاريخ التأميم.. فالشركة ليست تحت اسم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية .. ولا وجد فى اسمها أى ذكر لهذه العالمية .. فاسم الشركة كما جاء فى المادة ٢١ من الفرمان تحدد أن اسم الشركة بالشركة العامة لقناة السويس العامة.. وهى طبقًا للفرمان شركة مصرية.. وقد أوردنا هذه الملاحظة للتأكيد على مدى الخداع الذى مارسه دى ليسبس .. عندما أضاف اسم العالمية للشركة ليستفيد من هذه الصفة على المستوى العالمى .. خاصة فى تهريب الأرباح إلى خارج مصر .. بعد أن جعل المركز الرئيسى فى العاصمة الفرنسية باريس ..

السخرة .. إدمان المصريين .. أم من اختراع دى ليسبس ؟

السخرة .. أو العونة كما كانت تسمى .. وصمة عار طاردت دى ليسبس فى حياته وظلت تطارد اسمه حتى يومنا هذا .. والسخرة ببساطة هى أن يجبر العامل على عمل ما .. بل ويخطف أو يقبض عليه .. ويساق كالحيوانات إلى مكان العمل .. وفى الغالب الأعم لا يدفع للعامل أجر .. أو يدفع له أجر زهيد جداً لا يتناسب مع ما يقوم به من عمل .. ويعيش العامل تحت ظروف جهنمية .. لا تطاق .. ولا تتسم بأى أدمية .. فالرعاية الصحية معدومة .. والطعام غير صحى ولا يكفى .. والماء أيضاً قد يكون نادراً أو شبه معدوم كما حدث فى الأعوام الأولى لحفر قناة السويس .. ويموت فى ساحات العمل بالسخرة نسب كبيرة جداً من العاملين .. والسخرة هذه هى السياسة التى تبنتها شركة قناة السويس .. خاصة فى خلال السنوات الأولى لحفر القناة .. والسؤال المهم الذى يحتاج إجابة الآن .. هل كانت السخرة من اختراع تلك الشركة ورئيسها .. أم أن هذا النظام موجود فى مصر .. وجدته الشركة .. وطبقته بحكم المادة .. وكما كان يجرى قبل عملية حفر القناة .. وبعيداً عن «الكلام» الكثير الذى تردد بكثافة وإلحاح حول أن المصرى القديم كان يعمل بالسخرة فى العديد من الأعمال منها حفر الترع والقنوات وحتى بناء المعابد والأهرام .. بعيداً عن هذه المواضيع .. المغرقة فى القدم .. نقترب إلى عصر قريب جداً من زمن حفر قناة السويس .. وبالتحديد فى عصر محمد على باشا سنة ١٨٢٠ .. أى قبل أقل من ٤٠ سنة من الحفر .. حيث تمت فى هذه الفترة حفر ترعة المحمودية .. أو خليج الأشرفية كما كان يعرف .. وحول حفر هذه الترعة يقول المؤرخ عبد الرحمن الرافعى فى كتابه عصر محمد على : –

– «لقد اقتضى حفر هذه الترعة بذل مجهودات هائلة ومتاعب جسيمة وضحايا كثيرة احتملها المصريون .. واحتسبوا فيها وصابروا وصبروا .. ويكفيك لتعرف مبلغ الضحايا التى بذلت فى هذا السبيل .. وقد كتب المسيو «مانجان» الذى كان شاهد

عيان لحوادث مصر فى ذلك العصر .. فقد ذكر أنه مات من الفلاحين الذين اشتغلوا فى حفر ترعة المحمودية اثنا عشر ألفًا فى مدة عشرة أشهر .. وأن هؤلاء الموتى دفنوا على ضفتى الترعة تحت أكداس التراب الذى كانوا يرفعونه من قاعها .. وقال أن معظمهم مات من قلة الزاد والمؤونة أو من قسوة العمل .. وكذلك من سوء المعاملة التى كانوا يلقونها من الجنود القساة المنوط بهم حراستهم .. فقد كانوا يجبرونهم على العمل المهلك بدون انقطاع ولا هوادة من الفجر إلى الليل .. وبلغ عدد من اشتغلوا فى حفرها ٣١٣٠٠٠ من الفلاحين جئ بهم من مديريات البحيرة والشرقية والدقهلية والمنوفية والقليوبية والجيزة»..

وإلى هنا وينتهى كلام عبد الرحمن الرافعى .. ليؤكد حقيقة لا تقبل الشك .. وهذه الحقيقة تقول أن دى ليسبس وشركته لم يستحدثوا نظام السخرة فى حفر قناة السويس .. بل وجدوه كنظام تاريخى موغل فى القدم فى مصر .. وبأنهم أيضًا لم يطبقوه بوحشية تفوق ما كان يحدث .. فبحسبة بسيطة جدًا .. نجد أن حفر ترعة المحمودية قد استغرق عشرة أشهر بينما حفر قناة السويس قد استغرق عشر سنوات... أى اثنى عشر ضعفا للمدة التى استغرقتها حفر الترعة .. وكان عدد الموتى فى حفر ترعة المحمودية اثنا عشر ألفًا .. بينما كان عدد الموتى فى حفر قناة السويس مائة وعشرون ألفا أى عشرة أضعاف نسبة من ماتوا فى حفر ترعة المحمودية.. وهى نسبة قريبة جدًا بالمقارنة بالزمن الذى استغرقه حفر المشروعين .. حيث كان يموت ٤٠ فلاحًا كل يوم فى حفر ترعة المحمودية فى المتوسط .. بينما كان يموت ٣٣ فلاحًا كل يوم فى حفر قناة السويس .. ولابد أن نذكر أيضًا أن أسباب الوفاة فى كلتا الحالتين واحدة .. قلة الزاد والماء وظروف العمل القاسية ووحشية الرؤساء .. وبالطبع أنعدام الرعاية الصحية .. وهناك ملاحظة أخرى مهمة .. وهى طريقة دفن الموتى .. ففى حالة حفر قناة السويس ذكرت التقارير أن عددًا كبيرًا من الموتى دفنوا فى مقابر جماعية على جانبى القناة وفى ساحات الحفر .. بينما تؤكد شهادة مسيو «مانجان» أن الموتى دفنوا بنفس الطريقة على ضفتى الترعة ..

كيف كانت البداية ؟

بدأ تعامل الفلاح المصرى مع مشروع حفر قناة السويس من نقطة تبعد قليلاً عن القناة نفسها .. وبالتحديد من شمالى مدينة دمياط .. حيث قام دى ليسبس بحشد نحو ١٠ آلاف فلاح وصياد ليحفروا «ترعة» تخرج من النيل حتى تصل إلى بحيرة المنزلة .. وذلك لكى تسير فيها قوارب صغيرة حاملة المياة والتموين إلى مواقع الحفر .. وهؤلاء الفلاحين والصيادين تم جمعهم بالقوة .. عن طريق عصابات من الأوربيين جمعهم دى ليسبس وقام بتسليحهم والسؤال الذى يحتاج إلى إجابة: لماذا لم يقاوم الفلاحون والصيادون .. لماذا لم تخرج القرى عن بكرة أبيها لتفتك بهؤلاء المجرمين .. كيف استطاعت عصابات قليلة العدد أن تدخل القرى أو حتى تكون موجودة على مشارفها لتجبر عددًا كبيرًا جدًا على العمل الإجبارى .. وبعد البدء فى حفر تلك الترعة بأيام قليلة وبالتحديد فى صباح يوم الاثنين ٢٥ من إبريل سنة ١٨٥٩ انهالت أولى ضربات فلاحى مصر على تراب مدينة «الفرما» الاثرية التى تقوم على جوار موقعها الآن مدينة بورسعيد .. وتم تشكيل مجموعات العمل وكانت كل مجموعة تتراوح بين عشرين وخمسين .. يتولى قيادتهم «مقدم» يختاره المقاول أو مسئول ساحة الحفر .. من الجبابرة الظالمين .. كان ذلك «المقدم» كما ذكرت معظم المراجع .. وكانت أدواته فى ممارسة عمله الكرباج والبندقية .. كان يلهب ظهور الفلاحين بالكرباج .. ويطلق النار من بندقيته على من يحاول الفرار .. كان الفلاح كالأسير أو السجين فى ساحة الحفر .. يستيقظ قبل طلوع الشمس بالقوة .. بحجة ضرورة قيامه بصلاة الفجر .. ولم يكن يسمح له بأداء أى صلاة أخرى .. ويمهل بضع دقائق فقط لاداء الصلاة .. ثم يساق كما تساق الحيوانات إلى مكان العمل .. ويظل قائماً حتى المساء .. ولم يكن بالتأكيد فى ظل هذا النظام أى عناية صحية .. فحتى المرضى كانوا يساقون إلى العمل رغم المرض .. ويظل الفلاح يضرب بالكرباج حتى يستمر فى ممارسة العمل .. يظل يضرب بالفأس أو يحمل «المقطف» حتى يسقط فى

مكانه .. فإذا مات .. أهيل عليه التراب .. ويبعث المقاول التابع للشركة إلى شيخ القرية يطلب غيره .. ولنتخيل ما كان يحدث فى قرية يبلغ أهلها بموت واحد من أبنائها وبدلا من دفن الجثة .. وتلقى العزاء .. تبعث هذا القرية بفرد آخر من أبنائها ليلاقى نفس المصير .. ونعود إلى ما حدث فى بدايات عمليات حفر القناة .. حيث قرر مجلس إدارة شركة القناة الاستعانة بأعداد كبيرة من العمال الأوربيين .. ولكن مع بداية تنفيذ الفكرة تبين فشلها .. وبأن الاستمرار فيها يعتبر ضرباً من المستحيلات .. فالأجور التى يتقاضاها العمال الاوروبين أضعاف مضاعفة إذا ما قورنت بأجور الوطنيين ..

والعمال الأوربيين أيضًا لم يألفوا الجو الحار .. وسرعان ما يتعرضون للأمراض التى تفتك بهم .. ونتيجة لهذه التجربة الفاشلة لم يكن أمام دى ليسبس وشركته سوى الضغط على الحكومة المصرية لجلب الآلاف من الفلاحين للإسهام فى عمليات الحفر .. وحول هذه التجربة كتب الدكتور عبد العزيز الشناوى فى مؤلفه المهم «السخرة فى حفر قناة السويس» ليقول : –

«يمتاز العمال المصريون بالجلد والقوه والاحتمال والصبر والقدرة على متابعة العمل المضنى فى الجو الصحراوى الحار .. وتختلف عادات العمال المصريين عن عادات العمال الأوربيين .. فبينما تجد فى الأولين تعوداً على الأخشيشان والتقشف والقناعة نجد فى الآخرين ميلاً إلى الإفراط فى الخمور ونزوعًا إلى الملذات والنساء وانكبابًا على لعب الميسر .. وقد وضحت فيهم تلك الرذائل إبان حكم إسماعيل وعلى أثر إلغاء السخرة اسميًا فى حفر القناة .. ومجىء عمال أجانب بكثرة إلى مصر للارتزاق بالعمل لدى مقاول الشركة.. زد على ذلك أن العمال الذين يقبلون الرحيل إلى مصر والعمل فى الحفر يكون معظمهم من ذوى الخلق السىء ويكونون مصدر متاعب للحكومة المصرية والشركة ولم يستطع دى ليسبس فى السنوات الأولى لحفر القناة الحصول على أعداد كافية من العمال، فتذكر وثائق الشركة أنه فى أول ديسمبر عام ١٨٥٩ كان عدد العمال المصريين ٧٨ عامل فقط وكانوا جميعا من دمياط .. وبعد شهر من هذا التاريخ زاد عددهم إلى ٣٣٠ .. وهذه الأعداد الضئيلة لا تكفى حتى لحفر ترعة لا حفر قناة السويس .. وهذا ما دفع دى ليسبس إلى الاستعانة بنفوذه فى فرنسا للضغط على والى مصر محمد سعيد باشا لحل هذه المشكلة وتوفير العمال اللازمين للمشروع .. وهو ما دفعه إلى إصدار «لائحة استخدام العمال المصريين فى أشغال قناة السويس .. وهذه اللائحة مهمة جداً .. وقد جاء نصها كالتالى :–

نحن محمد سعيد باشا والى مصر ..

رغبة منا فى ضمان تنفيذ الأعمال الخاصة بقناة السويس البحرية .. ولضمان حسن معاملة العمال المصريين الذين سيستخدمون هناك .. وفى نفس الوقت لمراعاة مصالح المزارعين والملاك والمقاولين الوطنيين ..

نقرر .. بموافقة المسيو فرديناند دى ليسبس بصفته رئيسًا مؤسسًا للشركة .. ما يأتى :

المادة الاولى : تقدم الحكومة المصرية العمال الذين سيعملون فى أعمال الشركة تبعا لطلبات كبير مهندسى الشركة، وطبقا لاحتياجات العمل.

المادة الثانية : تقرر أجور العمال بمثل متوسط الأجور التى تدفع فى أعمال الغير .. أى بمبلغ يتراوح بين قرشين وتصف قرش وبين ثلاثة قروش لليوم، بخلاف الجراية التى تصرف له من قبل الشركة ويقدر ثمنها بقرش صاغ واحد ..

العمال الذين يقل عمر كل منهم عن اثنى عشر عامًا تكون أجورهم قرشًا صاغًا واحدًا للفرد .. ولكن تصرف لكل منهم جراية كاملة ..

تصرف الجراية يوميًا أو كل يومين أو كل ثلاثة أيام مقدمًا .. وإذا طلب عمال أن تصرف لهم قيمة الجراية نقدًا فإن الشركة تدفع لهم قيمة الجراية إذا تأكدت أنه فى استطاعتهم تدبير غذائهم بأنفسهم .. تصرف أجور العمال نقدًا فى نهاية كل أسبوع .. ومع ذلك فالشركة لا تصرف فى خلال الشهر الأول إلا نصف الأجر حتى يتجمع لكل عامل مبلغ احتياطى قدره أجر خمسة عشر يومًا .. ويبقى هذا الاحتياطى بخزانة الشركة كضمان لعدم ترك العمل .. وبعد ذلك تصرف الأجور كاملة للعمال .. وعلى الشركة أن تقدم للعمال المياه الصالحة للشرب بكميات وافرة لكافة استعمالاتهم ..

المادة الثالثة : لا تزيد المقطوعية المفروضة على العامل فى الحفر عن المقطوعية المحددة له بمصلحة الطرق والكبارى بمصر والتى سبق تطبيقها فى تنفيذ مشروعات الرى الكبرى فى السنوات الأخيرة ..

المادة الرابعة : أعمال البوليس فى ساحات الحفر يقوم بها ضباط الحكومة ورجالها تحت أوامر وطبقًا لتعليمات رؤساء المهندسين بالشركة وطبقًا للائحة خاصة تعرض علينا لاعتمادها ..

المادة الخامسة : كل عامل لا يقوم بإنجاز نصيبه يخصم جزء من أجره .. على ألا يتجاوز الخصم ثلث أجره اليومى .. ويكون الخصم مناسبًا للجزء الناقص من عمله .. وكل عامل يهرب يفقد لهذا السبب وحده أجر خمسة عشر يومًا المحفوظة له لدى الشركة .. وتدفع المبالغ المتجمدة لدى الشركة لهذا السبب لحساب المستشفى الذى سنتكلم عنه فى المادة التالية .. وكل عامل يخل بالنظام فى ساحة الحفر يخصم

منه كذلك أجر الخمسة عشر يومًا .. كما يجوز فضلاً عن ذلك الحكم عليه بغرامة تضاف لحساب المستشفى أيضًا ..

المادة السادسة : تلتزم الشركة بإسكان العمال سواء تحت خيام أو فى عنابر أو فى بيوت ملائمة .. ويجب عليها إنشاء مستشفى ومراكز إسعاف للعمال وتزود بالموظفين والأدوات اللازمة لعلاج المرضى على حساب الشركة ..

المادة السابعة : مصاريف انتقال العمال وعائلاتهم من مكان سفرهم وحتى وصولهم إلى ساحات العمل تكون على حساب الشركة .. ويدفع لكل عامل مريض سواء كان بالمستشفى أو فى مراكز الإسعاف أجر قدره قرش ونصف قرش طوال المدة التى يكون فيها غير قادر على العمل وذلك فضلاً عن العناية الطبية التى تتطلبها حالته ..

المادة الثامنة : الصناع الفنيون مثل البناءين والنجارين ونحاتى الأحجار والحدادين ومن إليهم تحدد أجورهم على أساس الاجر الذى تدفعه لهم الحكومة عادة عن مثل هذه الأعمال فى أشغالهم وذلك خلاف الجراية أو ثمنها ..

المادة التاسعة : إذا استخدم العسكريون الذين فى الخدمة فى تنفيذ الأعمال تدفع لهم الشركة مكافأة ممتازة .. مرتبًا عاديًا مضافًا اليه بدل إقامة مساو لأجر العمال المدنيين ..

المادة العاشرة : على الحكومة أن تقدم للشركة بسعر التكلفة جميع المقاطف اللازمة لنقل الأتربة والأدوات .. وكذا البارود اللازم لعمل الألغام لاستغلال المحاجر .. ويشترط أن يقدم قبل الموعد بثلاثة أشهر على الاقل ..

المادة الحادية عشرة : يقوم مهندسانا لينان بك وموجل بك اللذان نضعهما تحت تصرف الشركة لإدارة وتنفيذ الأعمال بالمراقبة العليا على العمال ويتفقان مع مدير الشركة المنتدب لتذليل الصعوبات التى قد تظهر فى أثناء ما جاء بهذا المرسوم ..

حرر بالإسكندرية بتاريخ ١٧ من ذى القعده سنه ١٢٧٢ هـ الموافق ٢٠ من يوليو سنه ١٨٥٦م

ختم الوالى

محمد سعيد

السكرتير المكلف بالمحافظة على الأوامر الصادرة من سمو الوالى

إمضاء

كونيج

KOENIG

وإلى هنا وتنتهى لائحة استخدام العمال المصريين فى أشغال قناة السويس .. وهى وثيقة مهمة جداً تحتاج إلى دراسة حيث أنها بالتأكيد تعتبر إنجازاً كبيراً جداً وخطوة غير مسبوقة فى مجال حقوق وواجبات العمال .. فقد كانت هذه هى المرة الأولى فى التاريخ المصرى الحديث التى تصدر فيها من أعلى سلطة فى البلاد ما يشبه الذى يعرف الآن بسم «لوائح العمال» وهى لائحة للأنصاف تقدمية جداً خاصة فى الوقت الذى صدرت فيه أى فى عام ١٨٥٦ .. فى وقت لم يكن أى مصرى قد سمع بشئ اسمه لوائح التشغيل .. بل لم تكن هناك شركات من الأصل لتضع لوائح لتشغيل العمالة بها .. حيث العمل يقوم على نظام الطوائف .. حيث يوجد لكل حرفة أو طائفة شيخ يكون مسئولا عن كل العاملين بها من الصبية والعرفاء والأسطوات أى كل مستويات العمالة .. وكان لهذا الشيخ سطة مطلقة على العاملين فى حرفته .. لدرجة أن بعض مشايخ الحرف كانوا يمتلكون سجوناً خاصة يضعون فيها المذنبين من العاملين فى طوائفهم.. ويكتب الدكتور عبد السلام عبد الحليم عامر فى مؤلفه «طوائف الحرف فى مصر (١٨٠٥ - ١٩١٤م) ليقول : «كان الرؤساء (المشايخ) بمثابة الجهاز الإدارى للطائفة .. حيث كانوا ينتخبون منهم من يضع لوائح تنظيم العمل وتحديد عدد الصبيان والعرفاء .. الخ من الأنظمة غير المكتوبة ومع ذلك فقد كان شيخ الطائفة أو رئيسها هو الذى يرجع إليه فيما يختص بشئونها وله على أفرادها نوع من الولاية القضائية حيث كان من حقه أن يعاقب من تحدث منه مخالفات»..

ومن أهم المكاسب التى وردت فى هذه اللائحة الحديث عن الإسكان الذى تلتزم به الشركة لكافة العمل .. وبدل الانتقال الذى يدفع للعمال حتى يصلوا من بلادهم إلى ساحات الحفر والعكس .. وقمة هذه المكاسب الرعاية الصحية التى نصت عليها اللائحة .. حيث يدفع للمريض جزء مهم من أجره، كما تتكفل الشركة برعايته صحياً .. خلاصة القول أن هذه اللائحة لو تم تطبيقها لاختلف الأمور تماماً .. بل لاختلف تاريخ مصر ومنطقة قناة السويس .. ولكن الحقائق التاريخية تؤكد أن الشركة قد ضربت بهذه اللائحة عرض الحائط .. وتقريباً لم تنفذ منها بنداً واحداً .. وهناك عدة بنود تضمنتها اللائحة يجدد مناقشتها ومقارنة ما حدث على أرض الواقع مع ما تضمنته اللائحة .. وهذه البنود هى :

أ - الأجور.

ب - التغذية ومياه الشرب.

ج – عدد ساعات العمل وكميته.
د – لائحة الجزاءات.
هـ – التسكين والإعاشة.
و – بدلات الانتقال.
ى – الرعاية الصحية.

– الأجور :

حددت اللائحة أجر العامل بمبلغ يتراوح بين قرشين ونصف القرش وثلاثة قروش فى اليوم الواحد .. وإذا كان سن العامل يتراوح أو يقل عن اثنتى عشرة سنة فيتقاضى قرشًا واحدًا فى اليوم .. ويؤكد الدكتور عبد العزيز الشناوى فى كتابه «السخرة فى حفر قناة السويس» أن هذه الأجور قد حددت على أساس متوسط الأجور التى تدفع فى أعمال الغير .. وهذا منتهى الظلم .. لأنه ليس هناك مجال للمقارنة بين عمليات حفر القناة وبين أعمال الغير .. وكان يجب أن تراعى عند تحديد الأجور ظروف العمل فى حفر قناة السويس من حيث السفر الطويل الشاق، المتنوع الوسائل والذى يتحمله العمال حتى يبلغوا ساحات الحفر صحراء برزخ السويس .. والأخطار التى تحف بهم هناك من قلة مواد التموين وتعذر إعداد أماكن لمبيتهم .. وأهم من ذلك ندرة ماء الشرب وتأخر وصوله إليهم .. فهذه الظروف المجتمعة تقطع بأن الأجور التى حددتها اللائحة إنما هى أجور بسيطة جدًا بالنسبة للعامل ..

ورغم أن الأجور كانت محددة تمامًا فى اللائحة السابق ذكرها إلا أن وضع اللوائح شئ .. وتنفيذها شئ آخر .. حيث أخلت الشركة بالتزامها تمامًا .. وكما سبق وقلنا ضربت ببنود اللائحة عرض الحائط .. حيث ألغت هذه الشركة ولمصلحتها المادية نظام دفع الأجور على أساس عدد الأيام التى يقضيها العامل فى الحفر والذى نصت عليه اللائحة واستبدلت به نظامًا جائرًا آخر .. ولم تدفع الشركة أيضًا بانتظام الأجور لعمال السخرة .. وتأخر عليها نتيجة لذلك مبالغ ضخمة جدًا قدرنها لجنه تحكيم فرنسية بأربعة ملايين ونصف مليون فرنك فرنسى .. أى ما يساوى ١٧٣,٢٥٠ جنيهًا مصريًا وهو مبلغ كبير للغاية بالنسبة لتفاهة الأجور المقررة للعمال من ناحية وبالنسبة لأجور وأسعار وقيم النقود فى ذلك الوقت فى أوائل ستينيات القرن التاسع عشر .. وحول أجور العمال المصريين المشتغلين فى عمليات الحفر كتبت باحثة فرنسية تعتبر من أكبر المتحمسات لشركة قناة السويس لتقول فى

كتابها المهم جداً «ورشة حفر قناة السويس »:-

«إن كان الخديو يحترم التعهدات باستدعاء آلاف الرجال من الريف فى قرى مصر وإرسالهم إلى ورش قناة السويس .. فعلى العكس من ذلك لم يكن وكيل الاعمال ينفذ تعهداته .. وكان يلاحظ ضعف الأجور التى تدفع للفلاحين، إذ كانت أقل بكثير عما أعلن عنه ... وكان مراقب الشركة فى ورشة البلاح يستخدم الفلاحين فى أرض وعرة بالإضافة إلى عدم استطاعته تزويدهم بالمعدات المناسبة فقرر أن يدفع أربعين سنتيمًا (٤و٠ فرنك) عن كل متر مكعب يتم استخراجه كأجر أضافى أعلى من المتفق عليه .. ولكن المقاول العام للشركة عنفه بشده على تلك المبادرة .. ومنعه تمامًا من تنفيذ أى زيادة للعمال .. ويذكر أن العمال كانوا ينتظرون أحيانًا أجورهم طوال أسابيع طويلة وكانوا يضطرون للعودة إلى قراهم دون مال .. بالإضافة إلى أن المقاول العام للشركة كان يغالط العمال عندما يدفع إليهم بالعملات الفرنسية «الفرنكات والسنتيمات» وكان هؤلاء الفلاحين التعساء لا يعرفون قيمة هذه العملات .. وذلك بدلاً من أن يعطيهم قروشًا مصرية .. أما العمال الذين اضطروا لأسباب عائلية أو صحية لترك العمل بورشة الحفر قبل نهاية مهمتهم فإنهم كانوا فى أغلب الأحيان لا تسدد لهم أى أجور !!»

وكانت شركة القناة قد وضعت نظامًا يقوم على أساس تحديد أجر العامل على أساس إنتاجه فى العمل .. وهو نظام معروف فى فرنسا باسم «LE TRAVAL A LA TACHE» ومعناة بالعربية «المقطوعية» ويقضى هذا النظام بإعطاء العامل أجزاء من الأرض التى ستحفر وكان يطلق على كل جزء منها «نمرة» تعلق فيها لوحة تكتب عليها باللغة العربية مقدار الأتربة والصخور التى يتعين على العامل أستخراجها منها وكذلك الأجر الذى يدفع عند الانتهاء من ذلك العمل .. وكانت تلك النمر تخطط على شكل مستطيل .. ويرسم فى نهايات حدوده حفر صغيرة .. وبالتالى يحفر العامل تلك القطع بالتوالى .. وكان حفر القطعة الواحدة يستغرق ما بين خمسة وستة أيام .. وكلما فرغ الفلاح من حفر قطعة أعطى قطعة أخرى .. وتستمر الأمور على هذه الحالة حتى تنتهى حياة العامل أو تنتهى إقامته فى ساحات الحفر .. وقد يعتقد البعض أن هذا النظام تقدمى بل ثورى أيضًا.. حيث يتم ربط الأجور بالإنتاج .. وهو نظام يشبه ما نعرفه اليوم باسم «نظام الحوافز» ولكن هذا الاعتقاد غير صحيح بالمرة .. فالفلاح المصرى لم يكن يعطى الفرصة ليسترد أنفاسه، بل كان يدفع ليستمر فى العمل بشتى الوسائل الممكنة مهما كانت حالته

الصحية والبدنية، وتم تسجيل آلاف الحالات التى مات فيها العمال وهم يحاولون أنهاء تلك النمر اللعينة .. وكان لكل فرقة من العمال تتراوح بين عشرين وخمسين .. مقدم يختاره مقاول الشركة من الجبابرة الظالمين .. وكان هذا المقدم يقف على هؤلاء العمال التعساء والكرباج فى يده يلهب ظهورهم كأنهم أسرى على سفينة رومانية .. وكان يوقظهم فى الصباح مع الفجر بحجة الصلاة .. ويمهلم بضع دقائق يفرغون فيها من الصلاة .. ثم يسوقهم إلى مكان العمل ويظل قائمًا عليهم حتى المساء ..

وفى مقابل هذه الصورة البائسة التى أقر بها الجميع حتى محبى الشركة والمنتفعين بها .. نجد رجال هذه الشركة وعلى رأسهم مديرها العام ومؤسسها دى ليسبس يروجون الشائعات ويهتفون بما حققته للفلاحين المصريين فنجد دى ليسبس فى خطاب ألقاه أمام اجتماع الجمعية العامة لمساهى الشركة يوم ١٥ من مايو سنة ١٨٦١ يقول :-

«لا يوجد الآن عمل فى مصر يظفر بمحبة الجماهير أكثر من هذا العمل الذى ينفذ فى برزخ السويس» وقد تم نشر هذا الخطاب فى جريدة الشركة Listhme de suez فى العدد رقم ١٠١ الصادر يوم ١٨ من مايو سنة ١٨٦١ .. كما قال فى اجتماع آخر لمساهمى الشركة عقد يوم الأول من مارس سنه ١٨٦٤ ونشر فى نفس الجريدة - السابقة الذكر - بتاريخ ٤ من مارس سنه ١٨٦٤ :-

«إن العامل يعود إلى قريته حاملاً معه مبلغًا من المال .. وهذا أمر لم تشهده القرية المصرية من قبل .. «وأيضًا كثيرًا ما رددت جريدة الشركة فى مناسبات عديدة أن رجوع الفلاحين إلى قراهم يحملون أجورهم أمر جديد لم يألفه أهل البلاد ويرصد الدكتور عبد العزيز الشناوى أعدادًا من الجريدة تردد فيها مثل هذا الكلام منها العدد ١٥٥ الصادر فى الأول من ديسمبر سنة ١٨٦١ والعدد ١٦٨ الصادر فى ١٥ من يونيه سنه ١٨٦٣..

- التغذية ومياه الشرب :

نصت المادة الثانية من لائحة تشغيل العمالة على أن «تصرف الجراية يوميًا أو كل يومين أو كل ثلاثة أيام مقدمًا .. وإذا طلب عمال أن تصرف لهم قيمة الجراية نقدًا فإن الشركة تدفع لهم قيمة الجراية نقدًا وأن الشركة تدفع لهم قيمة الجراية إذا تأكدت أنه فى استطاعتهم تدبير غذائهم بأنفسهم »

وفى بداية دراسة موضوع الغذاء ومدى توافق ما فعلته الشركة مع بنود اللائحة .. نبدأ بشرح معنى «الجراية» وقيمتها من ناحيتين: الناحية الأولى نظرية موجودة

فى دفاتر وسجلات الشركة .. والناحية الثانية ما حدث بالفعل على أرض الواقع .. حيث انقسمت الجراية اليومية للعامل الواحد من «أبناء العرب» إلى نوعين .. النوع الأول وقد عرف باسم «يوم الأرز» وكانت تكلفته ٠,٥٣ فرنك واليوم الثانى عرف باسم «يوم العدس» وكانت تكلفته ٠,٤٥ فرنك وكلا النوعين قد خليا تماماً من اللحوم والدواجن والأسماك .. وافترضت الوجبات علاوة على الأرز والعدس على البسكويت «شئ يدعو للدهشة، فلاحو مصر فى منتصف القرن التاسع عشر يأكلون البسكويت كل يوم .. رحم الله مارى أنطونيت !!!» والسمن وقد عرف بأنه دهن عربى والبصل بكميات كبيرة .. وحتى هذه الوجبات التافهة لم تكن تقدم أبداً .. فقد كشف مراقب عام الشركة «مانتو» بعد استقالته أنه حتى البصلة كانت تقطع إلى أربعة، لتقليص نصيب هؤلاء البؤساء .. وكتب أيضاً أن عدد الوفيات كان ضخماً بسبب المجاعة فى ساحات الحفر، ولم تكن تدفع أجور للعمال لشراء احتياجتهم الخارجية .. فكان الموت يحاصر الفلاحين التعساء من كل جانب .. من اشتكى احتجز فى معتقل يموت فيه جوعاً وعطشاً ..

وعلى أرض الواقع كان الأمر مختلفاً تماماً حيث تذكر السجلات الحكومية المصرية على أن العامل كان يعيش على قطعة الجبن القديم وكميات ضئيلة جداً من المش والعسل والبصل فترة تتراوح بين ثمانية أسابيع وأثنتى عشر أسبوعاً .. وقد اعترف دى ليسبس نفسه بسوء حالة المواد الغذائية التى تقدم للعمال المصريين فى خطاب كان قد أرسله من القاهرة بتاريخ ٢٤ من يناير سنه ١٨٦٢ إلى مندوب المقاول العام للشركة فى منطقة «بئر أبو بلح» القريبة من بحيرة التمساح جاء فيه :

«أبلغنى والى مصر أن رجال الوجه القبلى يشكون من أنه وزع عليهم منذ اليوم الأول لوصولهم إلى ساحات الحفر خبز جاف قد تسرب إليه العفن» ..

وحول موضوع مياه الشرب فى ساحات الحفر حدث ولا حرج .. فقد كان هذا الموضوع هو قمة المأساة .. فقد دفع آلاف الفلاحين ثمن إجرام شركة القناة أرواحهم .. ووصف إجرام فى هذه النقطة بالذات، هو أقل ما يمكن قوله .. فقد دفعت الشركة بعشرات الألوف من فلاحى مصر إلى ساحات حفر فى قلب الصحراء .. حيث لا ماء على الإطلاق .. ولم تقم بما يكفى لتدبير المياه لهم .. بل قامت بمخالفة المشروع الأساسى لحفر القناة وهو البدء بتوصيل مياه النيل لساحات الحفر، ثم حفر قناة السويس نفسها بعد ذلك حيث بدأت لأسباب سياسية تتعلق بتشكيك بريطانيا فى إمكانية حفر قناة السويس بحفر القناة الملاحية المالحة الأساسية التى

تربط بين البحرين قبل حفر ترعة الماء العذب.. وحتى أوامر والى مصر محمد سعيد باشا قد تمت مخالفته فى هذا الشأن دون الرجوع إليه أو للحكومة المصرية .. حيث كان الوالى قد أصدر مرسوماً عالياً جاء فيه (أنه بمنة من الله تعالى سيصير البدء والشروع فى عملية ترعة السويس» يقصد ترعه الماء العذب التى عرفت فيما بعد باسم ترعة الإسماعيلية» وحيث أن الاهتمام فى إنجاز وتأديه لوازمها بمجرد طلبها فى الوقت والحال من أقصى مرغوبنا، فقد صدرت أوامرنا إلى جهات الاقتصادى عن ما ذكر وأصدرنا أمرنا هذا إليكم لتعلموا ذلك وبحال ورود مكاتبة بطلب أى شيد للزوم تلك العملية «حفر ترعة الماء العذب» سواء كانت من ديوان محافظة مصر «القاهرة» أو من المهندسين المأمورين بأشغال الترعة المذكورة يجب أن تبذلوا كمال الهمة فى تأيته بوقته وساعته بدون تأخير كما هو مطلوبنا ..)

ولكن الشركة قررت كما قلنا أن تأجل حفر ترعة المياه العذبة .. وجلب المياه إلى ساحات الحفر بصور بدائية لم تكن بأى حال من الأحوال كفاية .. بل تسبب نقص كميات المياه فى كوارث كبرى .. وللدلالة على جسامة وفداحة الوضع نورد ما كتبه أحد الفرنسيين عاش فى بور سعيد سنوات حفر القناة :

بورسعيد فى ١٥ من ديسمبر ١٨٦١

لقد خرجنا من أزمة خطيرة مروعة .. فقد كسر أحد المكثفات .. ولم تكف مقادير الماء التى ينتجها المكثفان الآخران لمواجهة استهلاك المدنية اليومى .. فقد زاد عدد السكان زيادة كبيرة ولم نستطع الاعتماد على الماء العذب الذى تجلبه من المطرية سفن الريس محمد الجيار الذى عقد معه اتفاق لنقل الحاجيات عبر بحيرة المنزلة، وخاصة لنقل ماء الشرب إلى بورسعيد ورأس العش .. ومما زاد الموقف حرجاً هبوب عاصفة شديدة دامت ستين ساعة متتالية .. ولم يصل إلينا أى قارب أو سفينه طوال المدة التى استمرت من خلالها العاصفة .. ولم يكن هناك بد من أن نطبق نظام توزيع الماء على السكان بالبطاقات .. وكان نصيب الفرد لا يزيد عن لترين من الماء لكافة استعمالاته .. ولما حل اليوم الثالث ولم يظهر أى قارب أو سفينة فى طريقها إلينا تجمهر العمال ووقفوا عند مرسى السفن المنتظر وصولها من المطرية .. ولم تكد هذه القوارب تقف تجاه مراسيها حتى اندفع العمال المتجمهرون وكان عددهم يتراوح بين مائتين وثلاثمائة عامل ودفعوا جانباً وبكل عنف رجال هذه القوارب .. فتحوا براميل الماء واغتصبوا شحنة المياه .. لم تبق جرعة من الماء فى هذه القوارب .. إن الموقف خطير ..)

وعلى نفس المنوال يكتب المهندس عبد الحميد أبو بكر فى كتابه «قناة السويس والأيام التى هزت الدنيا» حول أن العمال كانوا ينتظرون بالأيام حتى تأتى قافلة خاصة بالمياه من الآبار القريبة .. أو النيل وكان أغلبهم يتساقطون كالماشية .. قبل أن يحصلوا على شربة ماء .. ولم تكن مياه القوافل أو التى يأتى بها السقاءون من الآبار الفاسدة نقية .. ولهذا كان أغلب العمال يموتون بالدوسنتاريا الحادة .. لقد ظل العمال من عام ١٨٥٩ إلى ١٨٦٣ يعملون فى صحراء بلا ماء ويدفعون أجرهم اليومى فى شربة واحدة لتستمر مصر تنزف .. وأمام الدوى الهائل فى كافة المحافل الدولية إزاء موت مئات الفلاحين المصريين عطشًا فى ساحات الحفر .. اضطر دى ليسبس لشن هجوم على بريطانيا والدولة العثمانية وتحجج بأن شركة قد اضطرت للبدء فى حفر ترعة الماء المالح أولاً حتى تتلافى الهجوم الشرس من جانب هذه القوى .. ولكن هذا الدفاع الواهى لم يحْمِ الشركة ..

فقد شهدت المحاكم الفرنسية قصة ترعة الماء العذب فى إطارها العام وكان ذلك فى أثناء نظر قضية أقامتها شركة القناة على رؤساء تحرير بعض الجرائد الفرنسية .. حدث هذا فى جلسة نظرتها محكمة السين فى جلسة ٦ من يونيه سنة ١٨٦٦ .. وفى هذه الجلسة تبادل طرفا الخصومة تقديم المذكرات إلى المحكمة .. وقدم محامى الشركة ما يدل على أن السبب فى تأجيل حفر ترعة الماء العذب كان المظاهرة البحرية التى حدثت فى صيف عام ١٨٥٩ أمام سواحل الإسكندرية بهدف وأد مشروع حفر القناة، بل وخلع سعيد باشا .. مما دفع الشركة للتعجيل بحفر قناة السويس .. وبتاريخ ٨ من ديسمبر سنة ١٨٦٦ ألقى دى ليسبس محاضرة فى مدينة نانت الفرنسية .. قال فيها : «لقد عملت السياسة الإنجليزية فى القسطنطينية والقاهرة لتحول دون الشروع فى شق ترعة الماء العذب .. تلك الترعة هى أساس كل عملياتنا فيما يتصل بمشكلات النقل والتموين والصحة وما إلى ذلك .. وكان علينا أن نترك جانبًا حفر هذه الترعة .. وتحملنا من جراء ذلك آلامًا مضنية ومتاعب جمة وتكبدنا مصاريف باهظة ..

واضطررنا إلى أن نستخدم مالا يقل عن ألف جمل لنقل ماء الشرب إلى ساحات الحفر ..»

وخلاصة القول أن الفلاح المصرى قد تعرض للعصر بين تروس اقتصادية وسياسية جهنمية .. تعرض للموت عطشًا .. وعمل فى حرارة شمس صحراوية حارقة .. دون ماء تقريبًا .. وصبر.. وصبر.. وصابر .. والسؤال الذى يدور وإجابته واضحة

.. لو أن أى عامل غير الفلاح المصرى تعرض لمثل هذه الظروف هل كان من الممكن أن ينجح مشروع حفر قناة السويس؟. وإجابة هذا السؤال تؤكد بما لا يدع مجالاً للشك أن سلوك دى ليسبس وشركته كان لولا وجود الفلاح المصرى وطاقته الجباره وصبره المنقطع النظير .. هذا السلوك كان بالتأكيد كفيل تمامًا بإفساد المشروع وإفشاله بشكل تام ..

– عدد ساعات العمل وكميته :

من المعروف أن حفر قناة السويس قد تم فى معظمه بنظام السخرة .. وقد سبق أوضحنا معنى السخرة، كما أوضحنا أن هذه السخره كانت متأصلة فى التاريخ المصرى على طول عصوره .. وأن دى ليسبس قد خبر هذا النظام وعمله تمامًا فى بلده فرنسا .. حيث صدر قانون فى عام ١٨٣٦ يجبر كل فلاح فرنسى على العمل بلا أجر أى بنظام السخرة ثلاثه أيام كل شهر لصيانه الطرق بالريف الفرنسى .. ولكن السخرة التى مارستها شركة القناة مع فلاحى مصر كانت صورة أخرى .. بشاعة مطلقة وقسوة منقطعة النظير .. فرغم من أن لوائح الشركة كانت تحدد ساعات العمل اليومية بثمانية ساعات إلا أن ذلك لم يحدث مطلقًا .. ورغم أن لائحة تشغيل العمالة نصت على أن العمل يتم بمقطوعية شبه اختيارية .. بدون إكراه أو إجهاد شديد للعامل إلا أن كل هذا لم يتم .. فكما سبق وأوضحنا كان الفلاح المصرى يبدأ عمله بعد صلاة الفجر مباشرة .. وكانت الشركة بحجة الحفاظ على الفروض الإسلامية توقظ العمال بالقوة لأداء صلاة الفجر .. ويتم ذلك فى دقائق قليلة .. ولا يسمح للفلاحين بأداء باقى الصلوات .. لأن الهدف لم يكن الحفاظ على تعاليم الإسلام كما كانت تدعى الشركة .. ولكن الهدف الحقيقى كان إجبار الفلاحين على بدء العمل مع الفجر .. ويستمر العمل حتى غروب الشمس .. ولو تم حساب عدد الساعات بين الفجر والمغرب فى «عز الصيف».. أى من الساعة الخامسة فجرًا وحتى السابعة والنصف لكانت ساعات العمل اليومية ١٣,٥ ساعة .. لا يسمح للعامل فيها بأى راحة .. لدرجة أنه كان يتناول غذاءه على عجل وتحت ضغط الملاحظين فى أثناء عمله .. وحتى ليالى رمضان كان يتم فيها العمل، حدث هذا بداية من شهر رمضان سنة ١٢٧٨ هجرية .. الموافق مارس سنة ١٨٦٢ ميلادية .. وكانت حجة الشركة فى ذلك عدم تعرض عمليات الحفر للتعطيل .. وفى حقيقة الأمر لم تبدء السخرة الليلية فى مارس من عام ١٨٦٢ .. فقد قرر سائح فرنسى يدعى برشير أنه شاهد مائتين من عمال السخرة يشتغلون ليلاً من خلال شهر فبراير من عام ١٨٦٢ فى حفر ترعة

الماء العذب .. وأن المشاعل والتى كان يطلق عليها «ماشا الله» كانت تنير ساحات الحفر .. وتكشف عن جموع العمال الذين كانوا يرفعون الرمال ويضعونها فى المقاطف، وأن المشايخ كانوا يصيحون بأعلى أصواتهم يحثون العمال على المضى فى أعمالهم .. ويؤكد الدكتور عبد العزيز الشناوى فى كتابه «السخرة فى حفر قناة السويس». أن السخرة الليلة كانت تجديد فى نظام العمل .. ودليل على أن الشركة كانت تعتصر كل ذرة من النشاط فى الفلاحين إلى حد أن قدر لهم أن يعودوا إلى بلادهم ويعيشوا بعد تلك المحنة كانوا يظلون أسابيع عديدة عاجزين عن العمل .. كما قرر القاضى الأمريكى «كرابيتس» CRABITES أنه كثيرًا ما أسئ استخدام نظام السخرهفى مصر حتى غدا سوء استخدامها أمرًا عاديًا فى هذه البلاد .. ولكن لم يحدث مطلقًا أن أسئ تطبيقها كما حدث فى حفر قناة السويس ..

- لائحة الجزاءات :

نصت لائحة تشغيل العمال المصريين على أن العامل الذى لا يقوم بأعماله يتم خصم جزء من أجره اليومى .. لا يتجاوز ثلثه .. أى أن العقوبة التى توقع على العامل هى عقوبة ماليه .. كما نصت أيضًا على أن العامل الذى يخل بالنظام فى ساحة من ساحات الحفر يخصم منه أجر خمسة عشر يوميًا قامت الشركة باستقطاعها من أجر أول شهر .. أى أن الخصومات كلها كما تقول اللائحة مالية .. لاتتقهما بأى حال .. لكن ما حدث غير ذلك تمامًا فقد تم سجن العمال بدون ماء أو طعام حتى الموت .. وكان الكرباج بدلاً من الورقة والقلم فى توقيع الجزاءات .. وكان الرصاص بدلاً من خصم نالخمسة عشر يوميًا كما نصت اللائحة .. وكان محافظ القنال فى زمن الحفر إسماعيل حمدى يجوب ساحات الحفر على جواده ومن خلفه جنوده يرهبون الفلاحين .. ويطلقون النار على كل من يحاول الهرب ..

- التسكين والإعاشة :

ألزمت المادة السادسة من لائحة تشغيل العمال شركة قناة السويس بإسكان العمال تحت خيام أو فى عنابر أو فى بيوت ملائمة .. ولكن هذا لم يحدث بأى حال من الأحوال .. فقد كان يتم تكديس الفلاحين داخل خيام بالية .. أو فى أكواخ حقيرة للغاية .. أو حتى فى العراء .. ورغم ادعاءات الشركة المستمرة بأنه قد شيدت قرى لإقامة الفلاحين فى ساحات الحفر .. إلا أن هذا لم يتم أبدًا .. وبهذا لم تلتزم شركة القناة بأى بند من بنود هذه اللائحة ..

– بدلات الانتقال :

نصت المادة السابعة من لائحة تشغيل العمال المصريين فى حفر القناة على أن مصاريف انتقال العمال وعائلاتهم من مكان سفرهم وحتى وصولهم إلى ساحات العمل تكون على حساب الشركة .. وحول انتقال العمال إلى ساحات الحفر نشرت جريدة «التايمز اللندنية» مقال بقلم مراسلها فى ساحات حفر قناة السويس جاء فيه:–

«لقد علمنا من مصدر موثوق به أن هؤلاء الفلاحين المصريين التعساء كانوا يسحبون سيراً على الأقدام إلى بورسعيد .. وقد ربط بعضهم إلى بعض كالجمال أو مثل قطعان العبيد فى أفريقيا..»

وعندما ردت جريدة الشركة على هذا المقال فى عددها رقم ١٢٢ الصادر يوم ١٥ من يوليو سنه ١٨٦١ كان العذر أقبح من الذنب إذ كتب بالجريدة المذكورة بالحرف الواحد :

ما من شك فى أن العمال الذين تجمعهم الشركة يذهبون إلى ساحات الحفر سيراً على الأقدام فى بلد لا يحظى بطرق زراعية كثيرة أو خطوط حديدية منتشرة أو طرق مائية متشعبة .. وقطع المسافات سيراً على الأقدام أمر مألوف للغاية فى مصر وفى بلاد أوروبية كثيرة..»

– الرعاية الصحية :

ألزمت اللائحة شركة القنال بإنشاء مستشفيات .. ورعاية المرضى من الفلاحين العاملين لديها .. بل ودفع أجرة يومية لكل عامل مصرى مريض وغير قادر على العمل تقدر بقرش ونصف فى اليوم الواحد .. ولكن الحقائق تؤكد أن الأوبئة قد عصفت بكل المقامين فى مناطق الحفر .. فكانت الأمراض الفتاكة تصيب الآلاف وعلى رأسها التيفود والتيفوس والجدرى والكوليرا .. وكانت بعض هذه الأوبئة تختفى لتعود بعد فترات قصيرة أكثر عنفًا وأشد فتكًا .. وكان أول ظهور مريع لمرض التيفود فى منطقة عتبة الجسر بالاسماعيلية أو مدينة التمساح كما كانت تعرف فى إبريل من عام ١٨٦٢ .. وحول انتشار هذا الوباء يذكر كبير أطباء الشركة أنه قد حمل مع فلاحين حضروا من مديرية قنا .. وبأن أكثر من ٥٠٠ منهم قد لقوا نحبهم بهذا المرض فى الإسماعيلية وحدها .. ولكن الشئ الغريب أن الشركة لم تقم بأى عمل وقائى فى العام التالى أى عام ١٨٦٣ عندما قدم إلى ساحات الحفر المئات من سكان مديرية قنا وكانوا يحملون نفس المرض .. وذكرت العديد من التقارير أن

أنتشر هذا الوباء يعود إلى افتقار ساحات الحفر لوسائل النظافة العامة والشخصية..

ومن الأمراض التى انتشرت فى ساحات الحفر بشكل وبائى بين الفلاحين المصريين النزلات الشعبية والأمراض الصدرية والرمدية وحالات الإسهال الشديد والدوسنتاريا والالتهابات الكبدية الوبائية .. ومن أشد الأمور المرعبة التى تسببت فيها شركة القنال ما حدث فى شتاء ١٨٦٣ - ١٨٦٤ حيث صادفت البلاد موجة شديدة البرودة لدرجة تجمد الماء فى منطقة الشلوفة وهبطت درجات الحرارة فى منطقة جبل مريم جنوبى الإسماعيلية إلى ثلاثة درجات تحت الصفر .. وأمطرت السماء قطعًا كبيرة من الثلج .. ولكن شركة القناة تركت الفلاحين التعساء يبيتون لياليهم وسط هذا الجو الرهيب فى العراء ليموت المئات من الفلاحين فى هذا الشتاء اللعين ..

وبررت الشركة تلك الجريمة تبريرًا شاذًا فقالت أنه من الصعب إيواء وتدفئة جموع من العمال يتراوح عددهم كل شهر بين عشرة آلاف وأحد عشر ألفًا ..

وفى عام ١٨٦٤ وصل إلى ميناء السويس الآلاف من العبيد السود .. تم بيعهم فى أسواق النخاسة فى القاهرة والإسكندرية .. وكان عدد منهم مصابًا بالجدرى .. وكانت القاهرة والسويس أكثر المناطق إصابة بهذا المرض اللعين .. وسرعان ما ظهر الوباء فى ساحات الحفر .. وكان انتشاره عنيفًا فى مناطق سرابيوم وجبل مريم وحتى الإسماعيلية .. كما ذكر تقرير كبير أطباء شركة القناة والذى نشر فى جريدة الشركة على جزئين فى العدد رقم ٢٦٤ الصادر فى ١٥ من يوليو ١٨٦٧ والعدد رقم ٢٧٣ الصادر فى الأول من ديسمبر سنه ١٨٦٧ ..

وكان عام ١٨٦٥ عام ابتلاء عظيم للمصريين .. حيث عصف وباء الكوليرا بالبلاد طولاً عرضًا .. كما فتك بالحجاج المصريين فى الأراضى الحجازية فمات منهم أكثر من تسعه آلاف نسمة .. فلما عاد الحجاج من مختلف الجنسيات إلى ميناء السويس ا الوباء بها .. وسرعان ما انتشر الوباء فى ساحات الحفر .. بعد شهور قليلة من انتشاره فى البلاد ..

وكانت شركة القناة تدعى أنها قد اتخذت أقسى التدابير للوقاية من الوباء .. ولكن المرض اكتسح ساحات الحفر اكتساحًا .. وكانت أول الحالات التى ظهرت فى منطقة طوسون جنوبى الإسماعيلية .. وكان يعمل بوحدتها الصحية طبيبين وكان أحدهما مصرى ويدعى الدكتور الشباسى .. والآخر فرنسى ويدعى الدكتور زورادى

ZURRIDI .. وقد واجه الرجلان المرض بشجاعة نادرة .. إلا أن الطبيب الأوربى مات بالكوليرا .. وكانت وفاته سببًا فى انتشار الذعر بين العمال .. فهربوا .. وخلت ساحات الحفر فى أثر ذلك منهم بشكل كامل ..

وسرعان ما ضرب الوباء منطقة الإسماعيلية .. انتقل إليها من جهتين من ساحات الحفر جنوبها فى طوسون وسرابيوم .. من الزقازيق جنوبها .. والتى كان الوباء قد استحفل فيها بشكل فى غاية العنف ..

وما هى إلا أيام قليلة حتى أصبح الوضع مأساويًا .. حيث أصيب نزلاء مستشفى الشركة فى منطقة عتبة الجسر .. ومات الكثير منهم .. وضربت الكوليرا بعنف سكان حى العرب والحى اليونانى ووسط المدينة التجارى .. وحى العبيد والعمال ..

وفى أثناء ذلك هرب الأجانب من المدينة .. واعتصموا بأسوار مدينة بورسعيد .. وقلد الأهالى الأجانب .. وهربوا من المدينة حيث قطعوا عشرات الكيلو مترات سيرا على الأقدام .. وحول هذا يقول كاتب أوربى يدعى ريت RITT «لم تكن هناك قوة بشرية تستطيع أن تكبح جماح تلك الحركة»..

ويعترف تقرير كبير أطباء الشركة المنشور فى العدد رقم ٢٢١ من جريدة الشركة الصادر يوم ١٥ من سبتمبر سنه ١٨٦٥ أن الموقف قد أصبح فى غاية الخطورة حيث عجزت الإدارة الصحية عن الحصول على رجال ينقلون المرضى إلى مراكز الإسعاف أو يرفعون جثث الموتى ..

وشعر رئيس الوحدة الصحية فى الإسماعيلية أن زمان الموقف قد أفلت من يده أو كاد .. فأرسل يوم ٢٨ من يونيه سنه ١٨٦٥ تقريرًا رسميًا إلى كبير أطباء الشركة نشر بجريدتها فى العدد رقم ٢٢١ الصادر يوم ١٥ من سبتمبر سنه ١٨٦٥ .. وفى هذا التقرير أبدى رئيس الوحدة مخاوفه من تفاقم الموقف إذا استمر الوباء بمثل ذلك العنف .. وأعرب عن حيرته فى أمر توفير الأماكن للمصابين بالكوليرا ..

وكان الوباء قد انتشر فى منطقة القناة فى الفترة من ١٦ من يونيو سنة ١٨٦٥ إلى يوم ٣١ يوليو سنة ١٨٦٥ .. وبلغ قمة عنفه فى الفترة بين أول يوليو إلى الثامن من يوليو .. وقد منحت الحكومة الفرنسية وسام الشرف من طبقة فارس للدكتور أوبير روش كبير أطباء الشركة تقديرًا منها للجهود التى بذلها فى مكافحة وباء الكوليرا فى ساحات الحفر كما جاء بجريدة الشركة فى العدد رقم ٢٥٤ الصادر فى الأول من فبراير سنه ١٨٦٧ ..

ومن الأمراض التى انتشرت فى ساحات الحفر فى شتاء ١٨٦٨ - ١٨٦٩ مرض

الدوسنتاريا .. وهذا المرض بالتحديد لم يحمله إلى ساحات الحفر أى مصرى .. بذلك تم اعتبارًا انتاجًا خاصًا للشركة .. والغريب أن هذا الوباء انتشر بين العمال المصريين فقط دون الأجانب .. فى بداية الأمر وظلت النسب بين المصريين والأجانب ذات بعد شديد للغاية إذ فتك الوباء بحوالى ٧٪ من العمل المصريين فى منطقة الشلوفة .. بينما كانت ٠,٧ ٪ بين الأجانب ..

ورغم التقصير الشديد الذى واجهت به الشركة الأوبئة التى ضربت ساحات الحفر .. إلا أن بعض الأجانب وخاصة الأطباء الفرنسيين قد بذلوا مجهودات فائقة ومات بعضهم وعرض البعض الآخر أنفسهم للإصابة بتلك الأمراض القاتلة .. كان على رأسهم كبير أطباء الشركة الفرنسى روش ROCHE.. والذى قام الخديو إسماعيل بمنحه النيشان المجيدى من الرتبة الثالثة بالأمر الكريم الموقع بتاريخ ٢٦ من صفر سنة ١٢٨٦ هجرية .. والذى نشر بجريدة الوقائع المصرية بتاريخ ٢٩ من مارس سنة ١٨٦٩ ..

عمال وجنود.. وسخرة

عرفت مصر فى نهايات القرن الثامن عشر، وبدايات القرن التاسع عشر إعلانات لوظائف خالية للعمل لدى رجال الحملة الفرنسية على مصر .. وكانت هذه الإعلانات فى غالب الأحوال تتم عن طريق منادى يطوف المدن والقرى لحث الأهالى على العمل فى معسكرات الفرنسيس .. كانت إعلانات بدائية .. قليلة التأثير ..

ولكن ما فعلته شركة القناة كان مختلفًا تمامًا .. حدث ذلك عندما وضع دى ليسبس إعلانًا باللغة الفرنسية دعا فيه المصريين إلى العمل فى ساحات الحفر .. وأرسل هذا الإعلان إلى مسيو صويسترس Ruyssenaers الوكيل الأعلى لشركة القناة فى مصر .. حيث طلب منه ترجمته إلى اللغة العربية .. وطبعه فى إحدى المطابع .. وجاء نص هذا الإعلان كالتالى :-

مقاولة الأشغال العامة

المادة الأولى :

شيدت قرى خصيصًا للمصريين على طول ساحات الحفر ..

المادة الثانية :

أعدت هذه القرى بحيث يستطيع العمال المصريون اصطحاب عائلاتهم معهم ..

المادة الثالثة :

شيدت فى كل قرية مسجد ..

المادة الرابعة :

حفرت قناة تجلب ماء النيل إلى جميع القرى طوال مدة الحفر ..

المادة الخامسة :

يشتغل العمال المصريون على أساس المقطوعية .. وبهذه الطريقة يستطيع العامل العادى أن يكتسب فى اليوم الواحد أجرًا يتراوح بين ستة قروش وثمانية قروش .. ويستطيع أن يكتسب أكثر من هذا إذا كان مجداً وذكيًا ..

المادة السادسة :

تدفع الأجور نقدًا طالما تنتهى المقطوعية وعندها تكون للعامل الحرية فى أن يترك العمل أو يأخذ مقطوعية أخرى جديدة ..

المادة السابعة :

تترك الحرية التامه للعمال المصريين فى شئون الطعام .. فيستطيعون دائمًا شراء المأكولات إما من محلات المقاول بالأثمان المقررة فى التسعيرة .. وإما من الباعة الذين يفدون إلى ساحات الحفر وبالاختصار فإن لهم مطلق الحرية فى تدبير طعامهم بالطريقة التى تروقهم ..

وإن أقرب المدن إلى ساحات الحفر هى بلبيس والزقازيق والمنصورة ودمياط ..

المادة الثامنة :

ممنوع منعًا باتًا على أى أوربى أيا كان منصبه أو درجته أن يسىء معاملة العمال المصريين ..

إلى هنا وينتهى الإعلان الذى قامت شركة القناة بطبعة ثلاثة آلاف نسخة منه .. والصقت نسخ منه على أبواب المساجد ومحطات السكك الحديدية وأقسام البوليس والأسواق والشوارع المزدحمة» كما علقت نسخ منه فى ساحات الحفر كما جاء بجريدة الشركة بالعدد رقم ١١٥ الصادر فى الأول من إبريل سنه ١٨٦١ .. وقد قمنا فى الفصل السابق بتنفيذ معظم الأكاذيب التى جاءت فيه .. فهى تقريبًا نفس الأكاذيب التى جاءت فى لائحة استخدام العمال المصريين فى أشغال قناة السويس.. وقد اكتشف الفلاحون الأكاذيب التى احتواها الإعلان .. فلم يأت بالأثر الذى توقعه دى ليسبس .. لذلك لجأ الفرنسى الماكر إلى حيلة أخرى .. حيث دعا الوالى محمد سعيد باشا لزيارة ساحات الحفر فى ديسمبر من عام ١٨٦١ .. بدأت هذه الزيارة بساحة عتبة الجسر شمالى الإسماعيلية .. ومن خلال ذلك قام دى ليسبس بالتأثير على والى مصر الذى أصدر تعليماته بزيادة عد فلاحى السخرة إلى ٢٥ ألفا فى الشهر الواحد .. كما وعد دى ليسبس بزيادة أعداد الفلاحين عن ذاك بجمع الآلاف منهم من الوجه القبلى .. وبالفعل تمت الزيادة بشكل متواصل لدرجة أن دى ليسبس قال فى إحدى محاضراته «أن وجود الوالى فى البرزخ فى نهاية عام ١٨٦١ كان أسعد حادث وقع لنا»..

ولم يكتف محمد سعيد باشا بجمع الفلاحين بالقوة بل أمر بإرسال خمسة آلاف جندى مصرى كانوا على وشك تسريحهم إلى ساحات الحفر .. وكانوا جميعًا فى معسكرات بالصعيد .. حيث نقلوا من تلك المناطق البعيده إلى القاهرة سيرًا على

الأقدام .. ثم الزقازيق فعتبة الجسر بنفس الطريقة لغير الآدمية .. لكن هؤلاء الجنود سرعان ما تمردوا على شروط العمل القاسية وضراوته .. ورفضوه علانية .. لدرجة حدوث صدام شهير بينهم وبين موظفى الشركة .. وبعد ذلك التمرد عاد الجنود من حيث أتوا .. وقد شجع هذا التمرد الفلاحين على الهرب بالمئات كل يوم من ساحات الحفر .. مما دفع دى ليسبس لزيادة الرقابة عليهم .. وكان يرسل إلى سجون أقيمت فى ساحات الحفر كل عامل بدا منه أى تذمر أو تراخٍ فى العمل أو محاولة للهرب .. كما عين دوريات مسلحة بالبنادق تجوب الصحراء وتتعقب الفارين .. ومن الحيل الأخرى التى استخدمها دى ليسبس لتوفير العمال اللازمين للمشروع اتفاقه مع مشايخ بعض الحرف فى المناطق القريبة من ساحات الحفر لإقامة ما يشبه الفروع لحرفها فى مدن القناة الثلاثة وهذه الحرف كانت مهمة بشكلٍ خاص لعلميات الحفر والعمليات الأخرى اللازمة ومنها طائفة حمالى الفحم وكتاب الفحم وحمالى البضائع والفلايكية والقواربية وطائفة نجارين القوارب وطائفة القلافطة وطائفة البمبوطية وطائفة الصيادين والفساخة وطائفة البنائين والنقاشين وطائفة نجارين الموبيليا وطائفة الحمارة والجمالة .. والعديد من الطوائف الأخرى اللازمة لتطور مدن القناة..

ولم تكتف الشركة بمحاولات استقدام العمال المصريين للعمل فى مشروع حفر قناة السويس .. بل سعت للحصول على الآلاف منهم من البلاد العربية المجاورة .. وخدمت الظروف الشركة فى ذلك .. عندما نشبت حرب أهلية شرسة فى لبنان فى منتصف عام ١٨٦٠ .. وتعطلت الأرزاق .. وتدخلت الدول الأوربية خاصة فرنسا فى الأزمة وهناك لاحت لدى ليسبس أفكار عديدة لاستغلال هذا الموقف .. فتقدمت الشركة بعدة عروض لاستخدام العمال «الشوام» فى أعمال حفر القناة تقوم على الأسس التالية :-

أولاً : تستخدم الشركة الأفراد الذين تتراوح أعمارهم بين سته عشر عامًا وأربعين عامًا ..

ثانيًا : تحتسب الأجور إما على أساس أيام العمل وإما على أساس الإنتاج أى المقطوعية وفق رغبة العامل .. فإذا ما قبل العمل على الأساس الأول يعطى أجرًا يوميًا قدره فرنك واحد ويمنح يومًا واحدًا إجازة كل أسبوع .. وإذا قبل العمل على الأساس الثانى أمكنه أن يكتسب أجرًا يتراوح بين ١,٥ فرنك وبين فرنكين فى اليوم تبعًا لإنتاجه ..

ثالثًا : لا تمنع الشركة استخدام الأطفال الذين تقل أعمارهم عن ستة عشر عامًا كما تستخدم الرجال المسنين والسيدات .. فتعهد الشركة إليهم بأعمال تتناسب مع حالتهم وتقدر أجورهم حسب أهمية ونوع العمل الذى يقومون به ..

رابعًا : الأفراد الذين فى حوزتهم جمال يستطيعون الحضور بها من الشام إلى البرزخ عن طريق الصحراء .. وتستأجر الشركة منهم هذه الجمال وتدفع عن كل جمل أجرًا قدره ٢,٥ فرنك فى اليوم ..

خامسًا : يقيم العمال فى قرى تباع فيها المواد الغذائية بأسعار محددة ..

سادسًا : يتسلم العمال عند سفرهم إلى البرزخ سواء عن طريق البحر أو عن طريق البر نفقات السفر .. وكذلك يعطون إذا شاءوا مبلغًا من المال يدبرون به أمر عائلاتهم قبل سفرهم على أن يخصم المبلغ الأخير من أجورهم ..

سابعًا : لا يحضر العمال دفعة واحدة سواء أقدموا عن طريق البحر أم عن طريق البر .. وإنما يحضرون جماعات صغيرة .. قوام كل جماعة خمسون أو ستون فردًا ..

ثامنًا : عند انتهاء أعمال حفر القناة توزع على جميع العمال السوريين الذين يرغبون فى الإقامة فى مصر أراض لزراعتها واستغلالها وستختار هذه الأراضى من الجهات الواقعة على مقربة من وادى الغساسنة الخصيب ..

وحول هذه الأسس يعلق الدكتور عبد العزيز الشناوى على البند الأخير ليوضح حقيقة شركة القناة وأهدافها وأطماعها فهى لم تكن تقنع باستغلال مرفق حيوى مهم هو قناة السويس طيلة تسع وتسعين سنة، بل كانت ترمى إلى إنشاء دولة قائمة بذاتها فى مصر على الأراضى الشاسعة التى منحها إياها محمد سعيد باشا فى عقدى الامتياز بالإضافة إلى تفتيش الوادى الذى بلغت مساحته ٢٢ ألف فدان وابتاعته الشركة من سعيد باشا فى مارس ١٨٦١ بثمن بخس ..

ورغم تلك الامتيازات الكبيرة التى قدمتها الشركة إلى العمال الشوام .. لم يحضر عدد كبير من الشوام للعمل فى ساحات الحفر .. مما دفع دى ليسبس لزيارة القدس بحجة حضور عيد الفصح سنه ١٨٦١ .. ولكن الهدف الحقيقى من تلك الزيارة كان عمل دعاية حول تشغيل العمال فى مشروعه .. وقد وجدت ضمن محفوظات أحد السياسيين فى فرنسا وهو الدوق اليوفرا رسالة من دى ليسبس مؤرخه فى يوم ١٩ من مارس ١٨٦١ يعترف فيها بدوافعه لزيارة القدس .. ويقول فى هذه الرسالة :

– سأسافر غدًا إلى القنطرة ومنها سأقوم برحلة إلى فلسطين لحضور عيد الفصح بالقدس .. وأرجو أن تسهم دعايتى الشخصية فى زيادة عدد العمال .. وسأقوم من خلال طوافى بهذه البلاد بتوزيع إعلانات طبعتها فى القاهرة باللغة العربية تدعو الأهالى إلى الاشتراك فى عمل جاء ذكره فى الإنجيل والقرآن وأرجو أن يستبدل هؤلاء الرجال بحياتهم الحافلة بالآلام والبؤس حياة شريفة وكسبًا مضمونًا .. وقد بدأ دى ليسبس

رحلته من القنطرة فى يوم ٢١ من مارس سنة ١٨٦١ ومعه عدد من موظفى الشركة .. وقد استقل عربه خشبية تجرها الجمال .. فوصل مدينة العريش يوم ٢٤ من مارس سنة ١٨٦١ .. وقضى ليلته فى ضيافته حاكم العريش .. وحدثه فى شأن تذليل الصعاب التى قد يلقاها العمال الشوام عند عبورهم للحدود المصرية للعمل فى مشروع حفر القناة وفى أعقاب ذلك قرر دى ليسبس تعيين مندوب للشركة يقيم فى العريش وتحدث حول ضرورة تقديم المعونة إلى أولئك العمال..

ومن خلال تحركه من العريش إلى القدس أجاد الدعاية فكان إذا مر وهو فى طريقة ببعض الأعراب توقف عن المسير وأقرأهم السلام بلغة عربية سليمة .. وبذلك يستحوذ على قلوبهم فيدعونه إلى تناول الشاى أو القهوة فى داخل الخيمة.. ثم يوزع عليهم إعلانه المطبوع باللغة العربية وكان قائدو الجمال المرافقون له يتولون الشرح ويعدون لهم المزايا التى تعود عليهم إذا هم أقبلوا على العمل فى ساحات حفر القناة..

وبلغ دى ليسبس غزة فى يوم ٢٥ من مارس سنة ١٨٦١ .. ومنها إلى القدس ليصلها يوم ٢٧ من مارس .. وأقام بها خمسة أيام شهد فيها حفلات عيد الفصح مع عدد كبير من الضباط الفرنسيين فى جيش الاحتلال الفرنسى للشام ..

وبعد هذه الزيارة حدث أمر غريب .. عندما أصدر الشيخ عثمان محمد إمام مسجد عمر ببيت المقدس نداء باللغة العربية وجهه إلى الأهالى هناك .. وجاء هذا النداء بالصيغة التالية :-

«أيها الناس .. تعالوا وابحثوا عن دى ليسبس وكونوا له السواعد القوية .. أمسكوا بالفؤوس واعملوا طوع أمره .. استمعوا أيها الإخوان لكلام مبعوثيه .. إنهم قوم عدول .. ولا تصغوا إلى ما يشيه حساده ودعاة السوء الذين يطمسون بصائركم.. اتبعوا دى ليسبس واحتقروا أعداء مشروعه النبيل .. سيروا تحت رايته تكونوا سعداء ولن تحيق بأى مسلم يسير وراءه إهانة أو يصيبه ظلم .. ولكنه سيحظى بالرفق الذى يزخر به قلبه .. إن تقارير إخواننا سكان جبل فلسطين وبيت المقدس تجمع على أن دى لسبس هو والد الجميع ..

أيها الناس ادعو الله ينصر دى لسبس .. واطلبوا إلى الله القوى القدير أن يبارك عمله فى وصل البحرين ..

أيها الناس .. اعتقدوا فيما يقوله مبعوثوه .. فإن نداءهم يجب أن ينفذ إلى أعماق قلوبكم .. وإن من يستجيب لهم فلن يحس بالندامة أبدًا ..»..

ويبدو أن هذا النداء قد نجح فيما فشل فيه دى ليسبس .. فتوافد الآلاف من

العمال الشوام .. بتأثير الوازع الدينى .. كما أن الذى وضعه رجل ذو وضع دينى مميز .. والغريب أن يصدر عنه مثل هذا الحديث المغلوط والذى يصل لدرجة بعيدة من النفاق .. وبلغ الأمر بقوة هذا النداء درجة جعلت بعض العمال الشوام ينزحون إلى مصر مع عائلاتهم .. وقد بلغ الحماس بدى ليسبس مبلغًا كبيرًا عندما قرر تعيين مأذونًا فى كل مدينة من المدن الثلاثة .. ونشرت جريدة الشركة أن هذا المأذون قد تم تعيينه لتصريف الأمور الدينية والاجتماعية بينه العمال الشوام .. ويقوم أيضًا بتعليم أولادهم .. وعينت الشركة أيضًا قاضيًا شرعيًا للفصل فى المنازعات التى تحدث بين العمال وجعلت مقره فى القنطرة.. وكانت الشركة قد استقدمت القاضى من سوريا .. ونشرت جريدة الشركة فى العدد رقم ١٢٢ الصادر فى ١٥ من يوليو سنة ١٨٦١ مقالاً تتباهى فيه بفضل الشركة على أهل الشام جاء فيه :

«إن حالة الضنك والآلام التى يعانيها سكان الشام فى هذه الأيام من جراء أزمة التموين والاضطرابات السياسية .. وقد تقدم شركة القناة لتوفير أسباب العيش الكريم أمام أهل الشام فى هذه الظروف الحرجة .. وهذا دليل بين على أنها قد أسدت خدمة جليلة للإنسانية وللحكومة العثمانية .. لأنها ساعدت على تهدئة الحال .. والشركة بهذا العمل قد قضت على مواطن الاضطراب .. فليس هناك أخطر من شبح الجوعى إذا زحف على شعب من الشعوب»..

كما بعث مستر لانج LANGE مندوب شركة القناة فى لندن بخطاب الى جريدة الديلى نيوز نشر فى عدد ١١ من سبتمبر سنة ١٨٦١ جاء فيه :-

«تبرعت انجلترا بأموال لمساعدة المسيحين المنكوبيين فى سوريا .. وهذا إجراء مؤقت سرعان ما يزول أثره .. أمل عمل شركة القناة للتخفيف من ويلات هؤلاء المنكوبين فأعظم نفعًا وأعم أثرًا إذ أنها تدخلهم فى خدمتها» ..

ورغم تلك المحاولات المستميتة التى بذلتها شركة القناة لاستقدام العمال الشوام للعمل فى الحفر إن عدد هؤلاء العمال الذين نزحوا إلى مصر للعمل فى حفر القناة لم يبلغ رقمًا عاليًا بالنسبة إلى مجموع العمال المصريين الذى تحملوا وحدهم العبء الأكبر فى عمليات الحفر تلك .. ولما بدأت الحكومة المصرية فى تسخير الشعب المصرى فى حفر القناة اعتبارًا من شهر أبريل سنة ١٨٦١ وفى نطاق ضيق أول الأمر بدأت الشركة تكف عن استقدام العمال الشوام تخلصًا من عبء النفقات التى كانت تتحملها فى سفرهم وأجورهم العالية بالنسبة لأجور العمال المصريين حتى اذا ما توسع سعيد باشا فى تنفيذ لائحة العمال كفّت الشركة عن ا عمال من الشام تمامًا ..

الفصل السادس

ساحة الموت «نمرة ٦»

(١٨٦٢ - ١٨٦٣)

«نمرة ٦» ضاحية الإسماعيلية البديعة .. حيث الطرف الشمالى لبحيرة التمساح .. النوادى الصيفية الأنيقة .. معدية إلى سيناء .. مستشفى هيئة قناة السويس .. الروابى الخضر .. أرض الشهداء .. الدماء التى سالت قبل وبعد الماء المالح .. انتهاء بدماء الرجال يوم العبور العظيم .. مرورًا بدماء نسر مصر الخالد الفريق أول عبد المنعم رياض .. وابتداء بدماء ولحم الفلاحين والصيادين البسطاء فى مجزرة شق القناة فى تلك الهضبة العالية والتى تعرف اليوم باسم «نمرة ٦» والتى كانت تعرف حتى ثلاثينيات القرن التاسع عشر باسم «عتبة الجسر» وتبدل أسمها بعد تقييم عالمى لأشهر المستشفيات وأكثرهم فاعلية وتنظيفًا على مستوى العالم قامت به هيئة محايدة أوربية أمريكية .. حصلت فيه مستشفى شركة القناة المقامة فى هذا المكان على المركز السادس على مستوى العالم .. وهى بكل تأكيد نقطة فى غاية الأهمية تحسب للشركة ..

وهذه المنطقة كانت العقبة النكداء .. وأصعب المناطق فى عمليات الحفر .. لأنه كانت منطقة مرتفعات ذات تربة صلبة تحتوى على كميات كبيرة من مادة الفسفور الحارقة .. شهدت هذه المنطقة مآسى لا حصر لها .. كما شهدت عمليات هروب جماعية وفردية استمرت لأكثر من عام .. وعندما ازدادت عمليات الهروب بشكل كبير قام والى مصر محمد سعيد باشا بتعيين رجلٍ شركسى عرف عنه القسوة والتعجرف.. عينه كمسئول من قبل الحكومة المصرية عن عمليات الحفر فى كل برزخ السويس .. وكان هذا الرجل يدعى إسماعيل حمدى .. وكان قد استهل عمله استهلالاً دمويًا ووحشيًا .. حيث ألقى القبض على زعماء العمال المتمردين على ما يحدث فى منطقة عتبة الجسر .. وألقى بهم بين جدران سجن بشع أقيم فى نفس المنطقة .. وقرر إسماعيل حمدى أن تكون عقوبة الجلد علنية .. ليشهد عذاب العمال طائفة منهم .. فكان العامل الذى تنفذ فيه العقوبة يلقى على بطنه فوق قطعة كبيرة

من جلد البقر .. ويتحلق العمال حوله فى دائرة أكبر .. ثم ينهال عليه أحد القساة الجبابرة مفتولى العضلات بالكرباج أو بالعصا إلى أن يدمى على ظهره وأطرافه .. ولا يتركه إلا وقد سبب له عدة عاهات وربما يموت العامل من فرط العذاب .. وكانت المأساة الكبرى .. عندما ظهرت مادة طينية سائلة تحتوى «فوسفور» حارق للأبدان . مما أصاب الآلاف بالأمراض الغامضة التى كانت تؤدى بحياتهم من خلال أيام قليلة .. وقد دفع هذا العمال إلى الهرب من هذه الساحة اللعينة بشكل جماعى .. ولكن الفرنسى الماكر والذى بلغ به غروره وتصميمه على تخليد اسمه إلى أن يوهم عدداً كبيراً من صيادى بحيرة المنزلة على أنه سوف يجزل لهم العطاء إذا قاموا بانتزاع هذه الماده الطينية الحارقة .. وبالطبع لم يخبرهم أحد بطبيعة هذه المادة القاتلة .. ويقول المهندس عبد الحميد أبو بكر - الرجل الثانى فى عملية تأميم القناة يوم ٢٦ من يوليو سنة ١٩٥٦ - فى مذكراته والتى نشرت فى كتاب تحت عنوان «قناة السويس والأيام التى هزت الدنيا».

«من خلال هذه العملية لم ينجح أحد من الصيادين .. إن هذه الطبقة الطينية كانت سبباً فى فناء كل الصيادين ولم ينج واحد منهم من الموت»..

وفى يوم ١٨ من نوفمبر سنة ١٨٦٢ استطاع عمال مصر اجتياز تل الموت لتتدفق مياه البحر الأبيض المتوسط إلى بحيرة التمساح .. وفى تعالٍ وغرور وعدم احترام لأرواح المئات الذين ماتوا ليتحقق ذلك، وقف دى ليسبس فوق منصة خشبية .. وتحت علم مصرى ليقول وكأنه قد تحكم فى الطبيعة :

«إنى أصدر أوامرى باسم صاحب السمو سعيد باشا إلى مياه البحر المتوسط لتدخل بحيرة التمساح»..

الإنجليز .. بين حقوق الإنسان ومجاعة القطن
(١٨٥٩ - ١٨٦٩)

عارض الإنجليز منذ البداية حفر قناة السويس .. وكان خوفهم من أن تقوم جارتهم اللدود فرنسا بالسيطرة على مصر تحت عباءة شركة القناة الفرنسية .. ولكنهم ألبسوا معارضتهم تلك ثوبًا آخر .. حيث ادعوا أنهم يفعلون ذلك من منطلق إنسانى بحت .. فهم «ذات حس مرهف» .. و «قلوبهم تتقطع» على هؤلاء الفلاحين التعساء الذين يساقون إلى ساحات الحفر كالحيوانات .. ويموتون بالآلاف تحت وطأة نظام السخرة اللعين .. وكانت المقاومة البريطانية للمشروع عنيفة جدًا .. ووصلت إلى حدود بعيده فقامت البحرية البريطانية فى عام ١٨٦٦ بأغلاق مدخل البحر الأحمر باحتلال جزيرة بريم وبتحصين ميناء عدن .. ثم أخذت تضغط على والى مصر من جهة .. وعلى الباب العالى فى تركيا من جهة أخرى، لوقف المشروع بحجة أن دى ليسبس قد أخل بشروط عقد الامتياز الأول والذى نص على أن الاعمال الخاصة بحفر قناة السويس لا يبدأ إلا بعد الحصول على ترخيص الباب العالى .. والذى لم يتم إلا يوم ١٩ من مارس سنة ١٨٦٦ .. بينما بدأ الحفر يوم ٢٥ أبريل ١٨٥٩..

وعلاوة على أن موقف بريطانيا هذا، كان يحاول إثارة تركيا على مصر وفرنسا باعتبار أن الأولى كانت فى ذلك الوقت تحت السيادة التركية .. والثانية تحاول خلخلة هذه السيادة والسيطرة على المنطقة بالغة الأهمية التى تحتلها مصر .. حاولت بريطانيا من جهة أخرى تعطيل وإضعاف المشروع بامتناعها عن شراء أسهم شركة القناة .. وإيعازها لكبريات بيوت المال فى أوربا باتخاذ نفس الطريق .. ومع تزايد الضغط الإنجليزى قام محمد سعيد باشا بتكليف وزير خارجيته «نوبار باشا» بتوجيه الأمر إلى دى ليسبس ليوقف كافة الأعمال فى المشروع .. ولما رفض دى ليسبس هذه الأوامر أرسل الوالى مندوبًا إلى تركيا لشرح موقفه وتخوفه من تدخل

فرنسا فى الموضوع .. فقام الباب العالى بإرسال «كبير مستحفظات» تركى حضر إلى ميناء الإسكندرية على ظهر بارجة تركية خاصة .. وعندما قابل دى ليسبس هدده بأن بلاده لن تسكت على هذا التدخل فى واحدة من أهم البلاد الواقعة تحت سيطرتها .. وبأنها سوف تقوم بضرب هذا المشروع بكل قوة .. ولكن دى ليسبس لم يكترث بهذه التهديدات ومضى فى العمل واستكمال المشروع .. وزادت حملات الهجوم على المشروع .. وامتدت من لندن إلى معظم العواصم الأوربية .. وبالفعل وقف عدد من أصحاب الضمائر الحية ضد ما يحدث فى ساحات الحفر..

فقال أحد الصحفيين الألمان وكان يدعى «أدولف شتلز» :- «يا لهولة المأساة .. صدق العمال المصريون التعساء وعود شركة القناة بالخير والسعادة .. وبأن أهلهم سوف ينعمون بالرخاء .. وبالفعل بدأت الأيدى المصرية تحدوها الآمال العريضة فى حفر قناة السويس .. وتمضى الشهور .. ويتبخر الأمل .. كأنه سراب فى صحراء البرزخ .. وشاهدنا جميعًا كيف تم دفن الآلاف من الفلاحين المصريين فى قاع القناة .. إنها أعظم مأساة شهدتها البشرية فى هذا القرن »..

ولم تهدأ العاصفة إلا بعد تدخل إمبراطور فرنسا نابليون الثالث الذى وعد دى ليسبس بالمساعدة والحماية .. وأمام الضغط الفرنسى غضت الحكومة التركية الطرف عن مواصلة العمل فى المشروع دون التصديق رسميًا من الباب العالى على فرمان الامتياز .. وكانت بريطانيا قد استمرت فى محاربتها للمشروع أكثر من عشر سنوات .. ولم يخف هذا الهجوم جزئيًا إلا بعد تصديق الباب العالى على فرمان الامتياز .. أى بعد اثنى عشر عامًا من تاريخ توقيع محمد سعيد على فرمان الامتياز الأول ..

وفى البداية أقامت انجلترا معارضتها للمشروع على خلفية إنسانية مهاجمة لنظام السخرة غير الآدمى .. والذى يفوق العبودية قسوة وظلمًا .. بينما تجارها ينقلون يوميًا آلاف العبيد من غرب أفريقيا إلى أمريكا .. كعبيد .. يموت جزء كبير منهم فى السفن التى يتكدسون فيها داخل أقفاص كالدواجن .. كان كما سماه الدكتور عبد العزيز الشناوى فى كتابه «السخرة فى حفر قناة السويس».. نفاق انجليزى .. ظاهره الرحمة وباطنه المصالح السياسية والاقتصادية الإنجليزية .. خاصة مع ظهور ما عرف باسم «مجاعة القطن» وهى حالة نقص شديد بالقطن فى الأسواق العالمية فى ربيع عام ١٨٦١ .. وارتفاع جنونى فى أسعاره .. مما أدى إلى توقف معظم مصانع النسيج فى منطقة «لانكشير» الإنجليزية .. وكان لهذه المجاعة

سببان رئيسيان .. السبب الأول أمريكى .. حيث الحرب الأهلية .. وتوقف الزراعة فى آلاف الأفدنة التى كانت تزرع قطنًا .. فى وقت كان القطن الأمريكى قصير التيلة يسيطر على الإنتاج العالمى فى هذا النوع .. وعندما تم تسخير الفلاحين المصريين فى حفر قناة السويس .. وأتبعت الحكومة المصرية سياسة القبض على الفلاحين فى القرى والحقول ليساقوا إلى ساحات الحفر كالحيوانات .. ومع انتشار القصص المروعة عمل يحدث فى ساحات الهلاك تلك .. هرب الفلاحون من قراهم وحقولهم .. وبارت الأراضى الزراعية التى كانت تزرع بالعديد من المحاصيل من أهمها القطن .. وتوقف بالتالى وصول القطن المصرى طويل التيلة .. لتغلق الدائرة .. وتعم البطالة بين صناع النسجيين البريطانيين .. وبالتالى تفاقمت حالة العمال الإنجليز .. ليتم تنظيم اكتتاب عام لمساعدتهم فى سنة ١٨٦٢ .. أسهم فيه بعض أمراء الأسرة الحاكمة فى مصر .. «وما أشبه الأمس باليوم» .. ومنهم الأمير عبد الحليم بن محمد على والذى دفع مائتى جنيه إسترلينى لمساعدة الغزالين الإنجليز ..

وتولت شركة إنجليزيه تدعى MESSRS , CLEGG&CO أرسال المبلغ إلى اللورد دربى رئيس لجنة الاكتتاب وأرسل مع هذا المبلغ خطابا من الشركة المرسلة إلى هذا اللورد جاء فيه :-

«إننا على ثقة بأن سيادتكم سوف تتلقون بسرور بالغ هذا التبرع من أحد الأمراء المصريين .. فإنه من دواعى الغبطة أن نذكر أنه فى بلد بعيد هزت مشاعر أحد الامراء رفيعى الشأن الآلام التى يئن منها مواطنونا الغزالون فى لانكشير وأنه قرر أن يشترك فى تخفيف الآلام وإن لم يطلب منه ذلك» كما قام إسماعيل باشا فى أوائل مارس بالتبرع بمبلغ خمسة آلاف فرنك فرنسى لمساعدة الغزاليين المتعطلين ولكن هذه المرة فى فرنسا .. ونشر خبر هذا التبرع فى العدد رقم ١٦٢ من جريدة شركة القناة الصادر يوم ١٥ من مارس سنة ١٨٦٣ ..

وللدلالة بشكل أوضح على هذا النفاق الإنجليزى .. هذا السكوت المريب من نفس الأبواق التى كانت تحارب حفر قناة السويس على مشروع آخر نفذ بطريقة السخرة وبنفس البشاعة ولكنه كان يخدم المصالح البريطانية وهو الخط الحديدى الذى كان يمتد عبر الصحراء من القاهرة إلى السويس .. بل قامت الحكومة الإنجليزية بالضغط على الوالى محمد سعيد باشا لزيادة عدد عمال السخرة حتى يتم الانتهاء من إنشاء هذا الخط فى أسرع وقت ممكن ..

وللحقيقة والتاريخ يجب التأكيد على أن هناك بعض الأصوات الشريفة التى سعت

فى إنجلترا لإثارة موضوع السخرة فى حفر قناة السويس لأسباب إنسانية بحته كان منهم عضو مجلس العموم البريطانى اللورد جريڤث الذى فجر بمنتهى العنف هذه القضية فى اجتماعات مجلس العموم البريطانى .. وقد قال هذا الرجل فى إحدى جلسات مجلس العموم :-

«إن الغالبية العظمى من العمال الذين يعملون فى حفر قناة السويس قد أكرهوا على العمل وفق نظام السخرة .. والسخرة ما هى إلا صورة بشعة من الرق»..

وهناك نائب آخر يدعى «سكوت» .. قام برحلة إلى ساحات الحفر .. وشاهد بنفسه ما يحدث .. وعقب عودته شن هجومًا عنيفًا على دى ليسبس وشركته وأكد بشاعة ما يحدث .. وكان أول من أطلق لفظ «أودية الموت» على ساحات الحفر ..

الفصل الثامن

القناه .. وعصر إسماعيل

فى يوليو من عام ١٨٦٢ سافر محمد سعيد باشا إلى أوربا للعلاج من مرض عضال أصابه .. ولم ينجح معه أى دواء رجع إلى الإسكندرية فى أواخر نفس السنة .. والداء قد ضرب جسده كله .. وفى صباح ١٨ من يناير سنه ١٨٦٣ الموافق ٢٧ من رجب سنه ١٢٧٩ مات الوالى وله من العمر ٤٢ سنة .. وبذلك فقدت شركة القناة أهم رجل ساندها .. حاكم دفعته الصدفة البحتة فى طريق دى ليسبس .. ولولاه ما ضرب معول واحد فى حفر القناة .. وتولى رجل من نوعية أخرى هو إسماعيل حفيد محمد على وابن إبراهيم .. هذا الرجل أطلق صيحة مدوية فى الأيام الأولى من توليه مسند الولاية عندما قال :- «أريد أن تكون القناة لمصر .. لا مصر للقناة».. وبالفعل كانت مصر للقناه فى عهد سلفه محمد سعيد .. ومنذ البداية اعتبر الرجل أن مسألة قناة السويس هى أولى المسائل السياسية التى يجب مواجهتها .. حيث كانت أنظار الأوربيين متطلعة إلى ما يؤول إليه مصير القناة بعد وفاة محمد سعيد .. ولكن إسماعيل باشا فى أول اجتماع له مع مندوبى ووكلاء الشركة وممثلى الدولة الأوربية بادر وأكد عزمه تأييد المشروع .. ولكن الوالى الجديد هالته فداحة المزايا التى نالتها الشركة فى عقد الامتياز .. وصرح إسماعيل فى مرات عديدة بأنه سوف يستخلص حقوق مصر كاملة من شركة القناة .. ولكنه فى صراعه المرير معها اكتفى بالاعتراض على أربعة من شروط الامتياز وسعى فى إبطالها وهذه الشروط كانت :-

١ - تعهد الحكومة المصرية بتقديم العمال الذين تحتاج إليهم الشركة حتى عشرين ألفًا وباستمرار .. وزعم الشركة أن لها ومن حقها مطالبة الحكومة بتعويض فى حال تقصيرها أو عجزها عن تقديم هذا العدد ..

٢ - ملكية الشركة لترعة المياه العذبة التى فى الحقيقة كانت تكليف على هذه الشركة بمقتضى عقد الامتياز إنشاءها واستغلال رى الأطيان المملوكة للأفراد على

جانبيها مقابل أجر رمزى .. لكن الشركة غالت فى تقدير هذا الأجر ..

٣ – ملكية الشركة لجميع الأراضى التى ترى أنها فى حاجة إليها لحفر القناة وإنشاء الترعة العذبة .. وإعفاؤها على الدوام من دفع الأموال الأميرية عنها .. وملكيتها لجميع الأراضى التى تستصلحها وتزرعها .. وإعفاؤها من دفع الضرائب عنها لمدة عشر سنوات ..

٤ – اضطرار الحكومة المصرية إلى نزع ملكية الأطيان المملوكة للأفراد إذا احتاجت إليها الشركة ..

وللتخفيف من فداحة هذه الشروط أرسل الوالى وزير خارجيته نوبار باشا فى يوليو سنة ١٨٦٣ إلى الآستانة لمفاوضة الباب العالى فى استرداد الأراضى التى تنازل عنها سعيد وصارت فى واقع الأمر مستعمرات فرنسية .. وأيضاً إعداد العمال إلى ستة آلاف بدلاً من عشرين ألفاً .. وكان ذلك يستدعى وجود أربعين ألفا آخرين بين راحل فى الطريق أو مقيم يتأهب .. وبالتالى حرمان الزراعة العصب الأساسى للاقتصاد المصرى فى ذلك الوقت من الأيدى العاملة فى وقت كان إسماعيل يحاول فيه النهوض بالاقتصاد المصرى .. ولكن نوبار باشا عاد من الآستانة بخفى حنين .. مما اضطر إسماعيل إلى تحكيم نابليون الثالث إمبراطور فرنسا فى النزاع بينه وبين الشركة .. وبالفعل قبل الإمبراطور أن يكون الحكم .. فكان فى الحقيقة هو الخصم والحكم .. لما كان معروفاً عنه من تأييده للشركة .. وعطفه على ابن بلده المسيو فردينان دى ليسبس .. ويرجع هذا العطف إلى أسباب سياسيه وأسباب أخرى عائلية .. أما الأسباب السياسية فكانت أن مشروع قناة السويس فى ذاته عظيم النفع لفرنسا .. والأسباب العائلية أن أوچينى زوجة الإمبراطور كانت تمت بصلة قرابة إلى دى ليسبس .. وفى يوم السادس من يوليو سنة ١٨٦٤ أصدر الإمبراطور حكمه والذى جاء كما يأتى :–

١ – إبطال حق الشركة فى مطالبة الحكومة بتقديم العمال المصريين .. وإلزام الحكومة فى مقابل ذلك بتعويض مالى تدفعه للشركة ومقدارة ٣٨ مليون فرنك فرنسى..

٢ – تتنازل الشركة للحكومة عن كل حق فى ترعة المياه العذبة .. على أن تلتزم الحكومة بإتمامها مع احتفاظ الشركة بحق الانتفاع بها .. وإلزام الحكومة المصرية مقابل هذا التنازل بأن تدفع للشركة تعويضاً قدره ١٦ مليون فرنك ..

٣ – جعل الأراضى المملوكة للشركة واللازمة للمشروع ٢٣ ألف هكتاراً تقريباً أى

٥٣ ألف فدانًا ..

٤ – إعادة الأراضى الأخرى التى اتضح عدم حاجة الشركة لها ومساحتها ٦٠ ألف هكتار أى ١٣٨ ألف فدان مقابل تعويض تدفعه الحكومة المصرية قدره ٣٠ مليون فرنك ..

وقد قام المؤرخ عبد الرحمن الرافعى بمقارنة هذه التعويضات مع رأس مال الشركة لبيان مدى الظلم والتعسف فى هذا الحكم الذى أصدره إمبراطور فرنسا فخلص إلى الحقائق التالية :

أ – مجموع ما ألزمت به الحكومة المصرية من تعويضات تدفع الشركة ٨٤ مليون فرنك فرنسى = ٣,٣٦٠,٠٠٠ مليون جنيه إسترلينى

ب – رأس مال الشركة العامل وقت الحكم .... و ...و ٨ جنيهًا إسترلينى

جـ – أى أن الحكومة المصرية وفق هذا الحكم قد دفعت ٤٢ ٪ من إجمالى رأس مال الشركة يضاف إلى رأس مالها الأصلى.

ويا للعجب .. دولة تدفع لشركة داخلها تعويضات عن أنها لن تقدم لها عمال من مواطنيها .. وتعويضات أخرى لأن هذه الدولة سوف تسترد أراضيها من هذه الشركة .. وكذلك لأن الشركة لن تبيع مياه النيل .. وأحدث هذا الحكم دهشة عامة .. وصدم إسماعيل نفسه الذى كان يثق بـ «أصدقائه الفرنسيين ثقة عمياء .. ولكن الجنتلمان الشرقى قبل دفع هذه الأموال الطائلة من خزانة مصر الصابرة على حكامها طوال تاريخها الطويل .. وفعل كما قيل عن بلفور بوعده المشئوم .. أعطى من لا يملك من لا يستحق ..

وخرجت مصر من هذا التحكيم مغبونة ومظلومة .. لدرجة أن دى ليسبس وصفه فى وثائق الشركة بأنه «السند الأساسى للشركة ووثيقة الكفالة والاطمئنان لها»..

وكانت الحكمة تقضى بألا يتورط الخديو إسماعيل فى مثل هذا التحكيم .. الذى جر على مصر هذه الخسائر الجسيمة .. ولو أنه تمسك بشروطه ولم يقبل التحكيم لنا، استطاعت الشركة أن تحفر مترًا واحدًا أضافيًا .. إذ كان كل شئ معلقًا على الأيدى العاملة المصرية .. ولكن كما قال الرافعى : (شاء حظ مصر العاثر أن يركن إسماعيل إلى «العدالة الأوربية» فوقع على يدها ما رأيت من الظلم والاعتساف) ..

وجاء الاعتراض على هذا الحكم من خارج مصر .. حيث تم الاتفاق بين إنجلترا وتركيا على مخابرة الحكومة الفرنسية فى أمر تعديل حكم الإمبراطور .. واستغلت تركيا هذه الفرصة وأصرت على ضرورة حياد قناة السويس .. والرغبة فى عدم

السماح لأية سفينة حربية بالمرور فيها بعد افتتاحها .. ولكن الحكومة الفرنسية رفضت تماماً أى حوار حول إعادة النظر فى الحكم الإمبراطور أو تعديل بنوده بحجة أن التعرض للحكم ينطوى على معنى الانتقاص من هيبة الإمبراطور واحترامه .. ولكن الحكومة الفرنسية وافقت على تعيين لجنة مختلطة لتعيين حدود الأراضى مع الاحتفاظ بمساحتها ..

ورغم صدور هذا الحكم إلا أن شركة القناة قد استمرت فى بيع الأراضى على جانبى القناة والترعة للمصريين والأجانب مما دفع إسماعيل إلى الإسراع بعقد اتفاق مع الشركة يوم ٣٠ من يناير ١٨٦٦ لتسوية النزاع بينهما ولتطبيق حكم نابليون الثالث .. وكان هذا الاتفاق يقضى بما يأتى :

١ - تحديد مواعيد الأقساط المقدرة لأداء قيمة التعويضات المحكوم بها للشركة..

٢ - استعمال الأراضى المخصصة للشركة بصفة ملحقات للقناة الملحة..

٣ - التنازل للحكومة عن ترعة المياه العذبة مع الأراضى والمبانى والأعمال الفنية التابعة لها .. على أن تدفع لها الحكومة ثمن هذه المبانى ..

٤ - مبيع أراضى تفتيش الوادى للحكومة بثمن قدره عشرة ملايين فرنك أى حوالى ٤٠٠ ألف جنيه .. وهذه الأراضى عبارة عن أطيان زراعية تبلغ حوالى ٢٤ ألف فدان سبق أن اشترتها الشركة من ورثة إلهامى باشا بثمن بخس جداً وكان ٦٨ ألف جنيه .. ولم تدخل فى التحكيم لأنها من أملاك الشركة الخاصة ..

٥ - الاعتراف بحق الحكومة المصرية فى احتلال أى جهة فى الأراضى المعتبرة حرماً للقناة وأى موقع حربى لازم للدفاع عن البلاد على شرط ألا يكون ذلك الاحتلال عائقاً للملاحة .

٦ - تشغل الحكومة المصرية ما تراه من تلك الأراضى بمبان تنشئها لمصلحتها كالبريد والثكنات والجمارك وغيرها .. على شرط أن تراعى كل ما تقضى به ضرورة الانتفاع بالقناة .. وأن تدفع للشركة المبالغ التى تكون قد صرفتها على تلك الأمكنة .. وفى أعقاب توقيع هذه الاتفاقية وبالتحديد يوم ١٩ من مارس سنة ١٨٦٦ صدر فرمان السلطان بالتصديق على اتفاق ٢٢ من فبراير سنة ١٨٦٦ كما جاء فى كتاب وثائق الشركة لدى ليسبس الجزء الخامس صفحة ٢٣١ و ٢٦٥ .. وعقد إسماعيل والشركة اتفاقاً آخر بتاريخ ٢٣ من أبريل سنة ١٨٦٩ ألغى فيه الشرط الخاص بإعفاء مستوردات الشركة من الخارج من الرسوم الجمركية .. وأعطاها مقابل ذلك تعويضاً قدره عشرون مليون فرنك .. وتنازلت الشركة للحكومة عن بعض المبانى والمستشفيات مقابل عشرة

ملايين فرنك كما جاء فى كتاب «برزخ قناة السويس» للمسيو شارك رو .. وكانت اللجنة المحايدة لتحديد الأراضى اللازمة لحسن استغلال القناة قد بدأت أعمالها فى ٢٩ من يناير عام ١٨٦٦ .. وقد تكونت من كل من ليباستور مهندس عام الطرق والكبارى مندوباً عن الحكومة الفرنسية وبرياسة سرور أفندى وكيل وزارات الزراعة والتجارة والأشغال العمومية مندوبا عن حكومة صاحب الجلالة السلطان العثمانى وعلى مبارك الضابط بالأشغال العسكرية وياور عظمة الوالى مندوبًا عن الحكومة المصرية .. ومسيو ماليت مندوبًا عن شركة قناة السويس البحرية .. ويلاحظ فى تشكيل هذه اللجنة عدم اشتراك مندوب عن الحكومة البريطانية .. وذلك لأن السفير الإنجليزى الذى طالب بضرورة وجود هذا المندوب فى اللجنة قد أقيل من منصبه .. بسبب رفض حكومة بلاده لهذه الحكومة من الأصل .. وقد بدأت اللجنة أعمالها بمنطقة الإسماعيلية يوم ٣٠ من يناير سنة ١٨٦٦ ثم وصلت إلى القنطرة فى اليوم التالى .. وفى أول فبراير وصلت إلى بورسعيد .. حيث زاروا ساحات الحفر .. والموقع الذى سينشأ فيه الميناء ثم عاينوا مايتم فى مدينة الإسماعيلية فى طريق عودتهم إليها يوم ٣ من فبراير .. ثم اتجهوا نحو السويس وعاينوا بعض المناطق فى طريقهم إليها ثم اجتمعوا فى القاهرة على هيئة مؤتمر يوم ١١ من فبراير والأيام التى تلتها .. لدراسة الخرائط التى عرضت عليهم .. وإعادة بيانات المدير العام للأشغال للمناقشة والعمل بصفة نهائية على تحديد الأراضى اللازمة للشركة من أجل استغلال المشروع .. وجاء فى البند الأول من محضر اللجنة المؤرخ يوم ١٩ من فبراير سنة ١٨٦٦ أنه فى جلسه ١٣ من فبراير .. عرض مدير عام أشغال الشركة على اللجنة خريطة لبورسعيد ..

وإذا كان اتفاق ٣٠ يناير ١٨٦٦ قد أعاد للحكومة المصرية بعض السيادة على منطقة القناه بحفظ حقها فى إقامة التحصينات فيها بشرط ألا يعوق الملاحة .. فإن اللجنة قد قررت أيضًا ضرورة استرداد الحكومة للأراضى اللازمة لإقامة الاستحكامات فى بورسعيد والإسماعيلية والقنطرة والسويس للمحافظة على القناة لضرورة وأهمية هذه الاستحكامات .. كما اشترطت أنه فى حالة الحرب تخضع جميع مبانى الشركة لجميع الضرورات العسكرية .. ويكون للحكومة أن تجرى جميع الأشغال .. وأن تهدم ما ترى هدمه لضرورة الدفاع عن البلاد .. دون الالتزام بدفع أى تعويض للشركة عما تقيمه أو تهدمه .. أما الشرط الأخير فهو أنه .. فى حالة الحرب إذا رأت الحكومة المصرية ضرورة وضع بطارية مدافع على ضفة القناة يكون لها الحق فى ذلك .. وأن موقع هذه البطارية يكون هو الحد النهائى للأراضى الممنوحة ..

الفصل التاسع

المستعمرات فى منطقة القناة

(١٨٦٤ - ١٨٦٥)

كان نابليون بونابرت أول من تحدث عن إعادة تجميع اليهود فى المناطق التى خرجوا منها مع موسى فى سيناء .. حدث هذا أيام الحملة الفرنسية على مصر .. ومع بدايات ظهور الفكر الصهيونى اتجهت الأنظار إلى سيناء لإقامة دولة اليهود .. ولا شك أن شركة القناة والحكومة الفرنسية قد ساعدتا على تحقيق هذا الهدف عندما أرادتا أقامة سلسلة من المستعمرات فى منطقة القناة .. تؤدى إلى فصل سيناء عن باقى مصر .. حدث هذا عندما قرر نابليون الثالث إمبراطور فرنسا المساعدة على إقامة هذه المستعمرات .. ولما كان دى ليسبس فرنسيًا قبل كل شئ .. وطنيًا متفانيًا فى حب بلاده ومن أشد دعاة الإمبرياليه الاستعمارية التوسعية .. فإنه كان يكافح فى سبيل استقطاع مساحات شاسعة من الأراضى المصرية لحساب مشروعه .. لعمل وإقامة العديد من المستعمرات على ضفتى القناه تكون لها صفة الاستقلالية .. وكانت الحكومة المصرية قد شعرت بخطر تحويل منطقة قناة السويس إلى مستعمرة فرنسية .. ففى يوم ٦ من يونيو سنه ١٨٦٤ بدأت الخطوات الأولى لإقامة هذه المستعمرات عندما حضر الأمير عبد القادر الجزائرى إلى مصر فى ذلك اليوم .. وصرح بأنه يعتزم قضاء شطر من فصل الصيف فى دمشق للعمل على حث البدو المسيحيين على القدوم إلى إمارته فى منطقة القناة .. وكان مجلس إدارة شركة قناة السويس قد عقد اجتماعًا يوم ١٦ من يونيو سنه ١٨٦٤ قرر فيه الموافقة على قرار دى ليسبس والذى يقضى بالموافقة بوضع مساحات من الأراضى فى منطقة البرزخ تحت تصرف الأمير عبد القادر مع تعليق الأمر على موافقة إمبراطور فرنسا .. وكأن إمبراطور فرنسا هو حاكم مصر الذى يحق له منح الأراضى أو منعها .. وكانت مساحة هذه الأراضى حوالى الألف هكتار أى ٢٣٠٠ فدان .. وسرعان ما استدعى إسماعيل باشا الأمير عبد القادر الجزائرى .. وأبلغه بمنتهى اللطف

والاحترام وفى وضوح كامل بأن الشركة لا يمكنها تمليك أى متر من تلك الأراضى له أو لغيره .. لأنها فى الأصل لا تملكها وبأنه لا يوافق على إقامته بالبلاد وذلك لمخالفة الأفكار السائدة بين الأهالى والحكومة .. ولم يكتف إسماعيل بذلك بل أبلغ ذلك للقنصل الفرنسى الذى أخبره رسميًا بأن الإمبراطور لم يأذن للأمير بالإقامة فى مصر .. ما دام ذلك على غير رغبة الوالى .. وضد أفكار الأهالى والحكومة ..

ولم تنته المحاولات عند هذا الحد بل تكررت ثانية .. وبصورة أشد خطرًا على سلامة البلاد وأمنها .. واشتد حماس الإمبراطور الفرنسى لمشروع الشركة وأبدى استعداده وسروره لتقديم هذه الهدية إلى الأمير عبد القادر الجزائرى .. وتم تبادل الخطابات بين دى ليسبس والأمير .. وأعلن دى ليسبس عن اعتزامه إضافة مزيد من الأراضى إلى الأمير فى مقبل الأيام .. كما وجه إليه دعوة للحضور إلى مصر جاء فيها :

(لقد وصلتنى رسالتك التى تسألنى فيها عما تم بشأن أملاكك فى بير أبو بلح فقد تأخرت فى الرد لأنى كنت مشغولاً بمحاربة أعداء الشركة .. والآن وقد تحسن الموقف بفضل الله .. أستطيع أن أكتب إليك أننى حين أبلغت الإمبراطور والإمبراطورة أن احتفاظ الشركة ببير أبو بلح بمقتضى الحكم يخولنى حق تنفيذ الموثق الذى يجعلك مالكًا لها أظهر الإمبراطور والإمبراطورة شديد ارتياحهما لهذه الهدية المقدمة لشخصك .. ولقد تصالحت مع الوالى ولم يبق بينى وبينه إلا مسائل عديمة الأهمية .. وأملى كبير فى إقناعه بما يترتب على شخصية مثلكم من مزايا للبلاد وللدين .. ومن ناحيتى أنا فليس لدى إلا كلمة الشرف .. فاحضر فى أقرب فرصة .. واعلم أنه إذا كانت أرض بير أبو بلح تبدو صغيرة فإنى مستعد الآن لأن أضيف إليها من الأراضى المجاورة الباقية للشركة ما يطيب لك وإذا وجدت بعد ذلك أن الأراضى لا تكفيك .. فإنى لا أيأس مع الزمن من تكبيرها على حساب الأراضى التابعة لسمو الوالى ..) والأمير عبد القادر هو المناضل العربى الجزائرى والذى قاد ثورة شعبية مسلحة هناك ضد الاحتلال الفرنسى لسنوات عديدة .. ولكن فرنسا تآمرت ضده وتحالفت مع ملك مراكش .. وباستمرار الضغط العسكرى عليه انهارت قواته .. ولم يجد بدًا من عقد معاهدة مع فرنسا .. وهذه المعاهدة قضت بخروجه من بلاده واعتباره حماية فرنسية .. كما وعدته الحكومة الفرنسية بإقامة مستعمرة له ومع بعض أتباعه البالغ عددهم حوالى ٥٠٠٠ نسمة .. والأمير عبد القادر الجزائرى هو الشخصية العربية الوحيدة التى وجه إليها الخديو إسماعيل الدعوة لحضور حفل افتتاح قناة السويس ..

وبالفعل قبل الأمير دعوة دى ليسبس وحضر إلى مصر يوم ٢٦ من يناير سنة ١٨٦٥ .. وذلك بدون علم أو أذن الحكومة المصرية .. وثارت ثائرة إسماعيل باشا .. لحضوره إلى مصر .. وقال أن الشركة تعامل مصر كأنها دولة مهزومة في حرب .. وتتصرف فى الأراضى المصرية وفقًا لمخططاتها .. وعلى الفور أصدر أمرًا حازمًا إلى الأمير بتاريخ ٢٨ من يناير أى بعد يومين فقط من حضوره إلى مصر .. ذكره فيه باللقاء الذى تم بينهما فى العام السابق على حضوره .. واعتذر له عن عدم إمكانه التصريح له بالإقامة فى منطقة قناة السويس لما فى ذلك من مخالفة لأفكار الأهالى والحكومة .. كما أن حكم الإمبراطور لا يعطى للأمير أى حق فى ذلك ولذا فإن عليه مغادرة البلاد فورًا ..

ومما لا شك فيه أن وقوف تركيا إلى جانب إسماعيل باشا في مواجهة توطين الأمير عبد القادر الجزائرى بالأراضى المصرية .. كان عاملاً مهمًا فى إحباط هذه المحاولة وذلك لأن إسماعيل كان قد اتصل بتركيا عقب وصول الأمير إلى مصر شارحًا تفاصيل ما دار والرسائل المتبادلة بينه وبين الأمير وشركة القناة والقنصل الفرنسى .. وأعاد الاتصال مرة أخرى بتركيا فى ١٣ من فبراير عام ١٨٦٥ .. مؤكدًا أنه رغم مغادرة الأمير للبلاد فإنه سيعود ثانية بعد أن يمضى بالشام شهرين أو ثلاثة أشهر .. وقد حث إسماعيل الباب العالى على مخاطبة الجهات المختصة بصفة غير رسمية وفى فرص مناسبة .. للتنويه بعدم رضاء الدولة العلية على إقامة الأمير عبد القادر بمصر لأنه لا يرغب فى عودة الأمير إلى مصر ..

ووصل دى ليسبس الى الآستانة فى ٢٨ فبراير عام ١٨٦٥ قادمًا من باريس .. وفى حذر وحرص أثيرت هذه المسأله .. فما كان من دى ليسبس إلا أن قال فى ذكاء ودهاء – إن الشركة ليس لها أى دخل أو أهمية فى ذلك وأنه إذا لم يقبل إسماعيل والباب العالى حضوره إلى مصر وإقامته فيها فلن يقبل ذلك فى باريس .. وعلى ذلك فقد أبلغ الباب العالى القنصل الفرنسى فى الآستانة .. كما جاء فى الأرشيف الأوربى لمحافظة قناة السويس بتاريخ ٤ من شوال سنة ١٢٨١ هـ أن دى ليسبس كتب إلى سفير الدولة العلية فى باريس بالرفض التام لإقامة الأمير عبد القادر الجزائرى فى مصر ..

ورغم ذلك فلم تنفصم عرى الود والصداقة بين دى ليسبس والأمير عبد القادر فقد ظلت تسير فى وفاق دائم وولاء شديد حتى كثرت الرسائل المتبادلة بينهما والتى تكشف الستر عن صلات المودة والإخلاص ..

وفى عام ١٨٦٥ لاحظ السفير البريطانى فى الآستانه أن الاستعمار الفرنسى قد جعل من بورسعيد ميناء فرنسياً .. ولم يكن ميناء بورسعيد هو الذى أصبح فرنسياً فحسب .. بل إن نفوذ الشركة قد امتد إلى أماكن عديدة من الأراضى المصرية ليشمل ضاحية المكس غرب الإسكندرية إلى دمياط ومنطقة القناة كلها من شمالها إلى جنوبها حتى مدينة السويس ومحاجر عتاقة .. وكانت شركة القناة بإيعاز من الحكومة الفرنسية تشجع البدو على الإقامة فى تفتيش الوادى .. لأن البدو كما قال دى ليسبس «يحتقرون الفلاحين ويكرهون الأتراك ولا يخشون الحرب».. ورأى القنصل الفرنسى فى الإسكندرية أن البدو وهم الأصلح للإقامة حول قناة السويس لأن لهم صلات دائمه بعشائرهم وقبائلهم فى مصر وخارجها .. مما يتيح للشركة وفرنسا وجود قوى بشرية ضخمة تسهم فى مشروع إنشاء مستعمرات فرنسية فى المنطقة ..

الفصل العاشر

حفل افتتاح قناة السويس (١٨٦٩)

في يوم ١٥ من أغسطس سنهة ١٨٦٩ تم ضرب الفأس الأخيرة في السد الذي أقيم في طريق مياه البحر الأحمر في منطقة الشلوفة بالقرب من السويس .. وبذلك تم إعادة اتصال مياه هذا البحر مع مياه البحيرات المرة .. وفي يوم ١٨ من أغسطس تلاقت مياه البحرين الأبيض والأحمر لأول مرة في التاريخ .. وبذلك انتهت أعمال هذا المشروع الضخم التي استغرقت عشر سنوات .. وتم في خلالها استخراج ٧٤ مليون متر مكعب من الأحجار والرمال والأتربة .. وبلغ مجموع تكاليف إنشائه التي تحملتها شركة القناة فعلاً ٣٦٩ مليون فرنك أي أكثر من ١٤ مليون جنيه إسترليني .. أي ضعف المبلغ الذي كان مقدرًا لإنجازه حسب أدق الميزانيات التي نشرتها الشركة .. وحول هذا الإنجاز يقول الدكتور بول هرمان أستاذ التاريخ والجغرافيا في جامعة برلين في كتابه عن قناه السويس :-

(لقد جاوز المستشار ما ترنيخ ربه .. وهو الرجل الذي أسس في سنه ١٩٤٦ جمعية عملية لدراسة شق قناة السويس .. وكذلك المهندس الفرنسي نجريللي الذي تعد دراساته واقتراحاته أساسًا لشق القناة .. هذا بخلاف عشرات الآلاف من الفلاحين المصريين الذين لقوا حتفهم في الصحراء .. مات هؤلاء جميعًا وأصبحت قناة السويس حقيقة باقية يجني من ورائها المساهمون أرباحًا طائلة .. وبذلك تحققت نبوءة الكهنة إلى فرعون مصر نخاو الذين قالوا له «لا تشق القناة أيها الفرعون، إذ أنك بشقها لن تخدم مصر وإنما تخدم الغزاة الطامعين»..)

وكانت مصر قد بدأت استعدادتها لحفل افتتاح قناة السويس في وقت مبكر .. وذلك عندما بعث إسماعيل باشا بنوبار باشا على ظهر اليخت المحروسة إلى أوربا لتسليم كروت الدعوة، فأبحر اليخت من الإسكندرية يوم ١٧ من مايو سنه ١٨٦٩ حيث توقف في جزيرة كورفو وسلم الدعوة لملك اليونان .. وعندما وصل إلى باريس عقد اجتماعًا مع دي ليسبس ووضع الترتيب النهائي لبرنامج الاحتفال وأرسل نوبار

البرنامج إلى إسماعيل باشا الذى أدخل عليه بعض التعديلات حين أمر بأن يخصص يوم ١٨ من نوفمبر ١٨٦٩ وهو اليوم التالى للاحتفال الرئيسى لأهل مصر والسودان لمشاهدة الضيوف والترحيب بهم ..

وأرسل إسماعيل الدعوات اللى كل ملوك أوربا وأمرائها تقريبًا .. فأرسل للملكة ڤيكتوريا ملكة انجلترا دعوة خاصة قال فيها :-

(إنه يسرنى أن تلبى جلالتكم ومن ترى دعوتهم من الأسرة المالكة العظيمة حفل افتتاح قناة السويس فى مصر والتى هى على الطريق إلى أملاك جلالتكم فى الهند والشرق مدى ما أحرزته مصر من تقدم مادى ومعنوى ..)

ولكن ملكة بريطانيا لم توافق على حضور الاحتفالات لموقف بلادها الرافض للمشروع منذ بدايته .. وأنابت الحكوكة البريطانية السير هنرى أليون سفيرها فى القسطنطينية لحضور الاحتفال .. بينما قَبِل ملك بروسيا دعوة الخديو ولكنه بالنسبة لسنه ومشاق الرحلة كلف ولى عهده بالحضور .. كما قبل ملك هولندا أن يمثله أخوه الأمير هنرى .. بينما عينت الحكومة الروسية سفيرها لدى الباب العالى ..

وكان هناك موقف آخر يتمثل فى اعتذر بعض الملوك والأمراء عن الحضور بسبب الخلاف بين الخديو إسماعيل والباب العالى حول مشروع القناة .. ومن هؤلاء ملك السويد والنرويج وبلچيكا ..

وقام الخديو إسماعيل بالذهاب بنفسه إلى فلورنسا وبرلين وباريس ولندن لدعوة ملوك وروساء تلك البلاد .. وعندها استشاط السلطان العثمانى غضبًا .. لعدم توجه إسماعيل باشا له فى البداية بصفته سيد البلاد التى ينوب إسماعيل عنه فى حكمها .. واعتبر السلطان أن عدم توجيه الدعوة إليه ليرأس تلك الاحتفالات إغفالاً لواجب الولاء نحوه .. والذى كان يقضى هذا الواجب أن تكون تلك الدعوات عن طريق الباب العالى لا عن طريق إسماعيل الذى ما هو إلا مجرد والى على إحدى ولايات الإمبراطورية العثمانية ..

وسارع السلطان العثمانى بإرسال منشورات إلى جميع السفراء العثمانيين لدى الدول الغربية يأمرهم فيها بالاحتجاج على عمل والى مصر واعتباره خارجًا عن حدود اللياقة والسيادة التى لتركيا عليه ..

وتفاقم الخلاف بين إسماعيل والسلطان عندما قام الأول بدعوة نابليون الثالث إمبراطور فرنسا .. وقد رفض الإمبراطور فى أدب الدعوة متعللاً بانشغاله بأمور الدولة .. وقد أرجع الكثير من المؤرخين سبب اعتذار الإمبراطور بأنه علم بالخطة

التى كان ينوى تنفيذها بإعلان استقلال مصر عن الدولة العثمانية .. فخشى أن يوقعه ذلك فى صدام مع الدولة العثمانية .. ورغم عدم حضور نابليون الثالث إلا أنه أرسل الإمبراطورة أوچينى زوجته .. ومن هنا قرر العديد من ساسة بريطانيا وكتابها أن الأمير الشرقى إسماعيل قد أقام هذه الاحتفالات الأسطورية حتى يبهر الإمبراطورة الجميلة أوچينى ..

وجاء يوم السابع عشر من نوفمبر عام ١٨٦٩ .. حيث افتتحت قناة السويس .. بحفل أسطورى استمر ترتيبه نحو ٤٠ يومًا .. وكانت الإمبراطورة أوچينى قد حضرت مبكرًا .. حيث وصلت إلى ميناء الإسكندرية يوم ٣ من أكتوبر أى قبل الاحتفالات بـ ٤٣ يومًا .. وقضت وقتًا ممتعًا .. وزارت مدن مصر الأثرية التى تفنن إسماعيل باشا فى إعداد ترتيباتها .. وفى الاحتفالات تجمع نحو ٤٠ ألفًا من كبار رجالات مصر والأعيان والعمد والمشايخ ورجال الإدارة وأغنياء الأقاليم ومشايخ القبائل .. إلى جانب مختلف طوائف وهيئات الشعب المصرى من كل أنحاء البلاد .. وكان الكثير منهم قد بدأ وصولهم إلى منطقة القناة من خلال الأيام السبعة السابقة على الاحتفالات .. وكان الخديو إسماعيل قد أوعز إلى مديرى الأقاليم بإرسال أعداد من الأهالى بنسائهم وأطفالهم وأدواتهم البيئية .. فانتشروا على جانبى القناة من عربان وفلاحين وصعايدة وسودانيين وغيرهم فى الأكواخ والعشش بخيولهم ونوقهم وحميرهم وبذلك تمثلت جميع الأزياء المصرية والسودانية من كافة الألوان حتى أن الإمبراطورة أوچينى أبرقت إلى الامبراطور نابليون الثالث فور وصولها بأن الاستقبال كان فخمًا وأنها لم تر فى حياتها ما يماثل ذلك ..

وفى صباح يوم ١٦ من نوفمبر بدأت اليخوت والسفن التى تقل الملوك والأمراء فى دخول ميناء بورسعيد .. وبدأت السفينة النسر تدخل القناة وعلى متنها الإمبراطورة أوچينى .. ومن خلفها باقية السفن التى تقل الملوك والأمراء .. وسار الموكب إلى القنطرة ثم البلاح والفردان حتى دخل بحيرة التمساح .. والتى كان شاطئها يموج بالجماهير من كل لون .. ومن كل مكان فى القطر المصرى .. وبوصول أوچينى بدأت الجماهير تؤدى التحية للضيوف كل على طريقته .. من مختلف أنواع الموسيقى والرقص الشعبى .. وفى مساء يوم السادس عشر من نوفمبر عام ١٨٦٩ بدأت الاحتفالات الأسطورية التى أنهكت الخزينة المصرية وتركتها مفلسة تمامًا بشهادة الخديو إسماعيل نفسه ورجال حكومته.. حيث إمكانيات دولة منهكة اقتصاديًا مثل مصر من الأصل .. حتى أن أحد المدعوين قال إن امكانيات فرنسا وبريطانيا

وأمريكا كانت تبدو شديدة القصور فى مواجهة هذه الولائم المهولة التى أقيمت لثلاثة أيام لأكثر من سته آلاف من عظماء النصف الثانى من القرن التاسع عشر .. وحين اكتمل وصول سفن المدعوين إلى بورسعيد بدأت مراسم الحفل حيث أقيمت ثلاث منصات ضخمة من الخشب مكسوة بالحرير والديباج خصص أكبرها فى الوسط للملوك والأمراء وكبار المدعوين .. أما الثانى إلى اليمين فكان مخصصاً لرجال الدين الإسلامى وفى مقدمتهم الشيخ مصطفى العروسى والشيخ محمد المهدى والشيخ إبراهيم السقا .. وخصصت المنصة الثالثة إلى اليسار لرجال الدين المسيحى يتقدمهم السنيور بوير الرسول البابوى وخلفه بطريرك كنيسة القصر الإمبراطورى فى باريس .. والذى حضر خصيصاً لإتمام زواج دى ليسبس (٦٤ سنة) على الآنسة هيلين دى براجار (٢١ سنة) .. وجلس فى المنصة الكبرى الخديو والإمبراطورة أوچينى وفرامسوا چوزيف إمبراطور النمسا وملك المجر والأمير فردريك ولهلم ولى عهد بروسيا والأمير هنرى شقيق ملك هولندا والأميرة قرينته والسير هنرى أليوت سفير إنجلترا بالآستانة وعقيلته والأمير محمد توفيق باشا ولى عهد مصر والجنرال أجناتيف سفير روسيا فى الآستانة وقرينته والأمير طوسون نجل والى مصر السابق محمد سعيد باشا والمسيو فرديناندى ليسبس والأمير عبد القادر الجزائرى والمسيو دوبست والكونت أندراسى من وزراء النمسا ونوبار باشا والبارون بروكنش سفير النمسا فى الآستانة .. والعديد من كبار الشخصيات الأوربية .. دون حضور السلطان العثمانى كما تعمد الخديو إسماعيل .. وكانت الجنود قد اصطفت بين رصيف النزول والمنصات الخشبية لحفظ النظام ومنع الازدحام وترتيب الطوبجية بين الرصيف الداخل فى البحر من جهة الغرب ومكان الاحتفال .. وكانت المراكب الحربية والتجارية تقف داخل ميناء بورسعيد على شكل قوس بديع المنظر .. وبعد أن فرغ المدعون من تناول طعامهم الفاخر على ظهر سفنهم .. أخذت فرق الموسيقى تعزف بين دوى طلقات المدافع .. حيث شرع المدعون ينزولن من سفنهم .. وسط صفين من حرس الشرف .. وتقدم تشريفاتى الخديو يفسح الطريق للمدعوين .. ومع استقرارهم فى مقاعدهم .. بدأ شيخ الأزهر كلمة تبريك باللغة العربية .. ثم أقام أحبار المسيحية فأنشدوا نشيد الشكر .. وشاركهم فيه كل من شاء من المسيحيين وفى مقدمتهم الإمبراطورة وبعدها ألقى الرسول البابوى بصوته الجهورى خطاباً وجهه إلى الخديو والإمبراطورة وباقى المدعوين .. وحين أشارت عقارب الساعة إلى الثامنة مساءً .. بدأت الأنوار والزينات فى مدخل القناة .. والتى وقفت أمامها اليخت

المحروسة تطلق بين وقت وأخر طلقة مدفع تحية .. بينما كانت الموسيقى تصدح .. حتى إذا كانت الطلقة الأخيرة أنارت المرفأ كله الأنوار بين صياح الجماهير .. وقد وصف أحد الأوربيين ما يحدث بقوله:-

(تفجرت فى كبد السما الأنوار كأنها البركان .. ولكنه بركان فرح وابتهاج) وفى يوم ١٧ من نوفمبر سنة ١٨٦٩ ركبت الإمبراطورة أوچينى جوادًا عربيًا مطهمًا وذهبت إلى الخديو من شاطئ بحيرة التمساح وحتى قصره الفاخر فى منطقة عتبة الجسر أو نمرة ٦ الآن .. وفى ليلة هذا اليوم رأى إسماعيل أن يفتن ضيوفه .. فمد لهم الموائد الهائلة فى حديقة القصر حتى الخيام الفاخرة التى أقامها حوله .. وقدم إسماعيل لضيوفه ثمانية آلاف من صنوف الطعام وأنواع الحفور المعتقة بين أضواء الشموع وروائح الزهور وعزف الموسيقى .. وكانت هذه كما وصفها المؤرخون أشهر ولائم التاريخ وأكثرها كلفة ..

وينتهى العشاء .. فتدور فناجين القهوة العربية .. ثم فترة راحة قصيرة .. ليبدأ الحفل الراقص الكبير الذى عرف باسم «الباللو».. حيث تقدم إسماعيل من أوچينى لترأس ذلك الحفل .. وقبلت الإمبراطورة العرض الملكى .. وأذنت فى بدء الحفل .. ورقص الجميع .. بما فيهم خديو مصر .. وحتى دى ليسبس العجوز .. رقص .. ولعل أروع ما سجله التاريخ عما دار فى هذا الاحتفال .. الحديث الذى جرى بين أحد الوزراء المصريين وأحد وزراء أوربا الذين حضروا ذلك الاحتفال .. حيث شكا الوزير المصرى لنظيره الأوربى إسراف الخديو إسماعيل الذى لا حدود له .. وقيل أن الوزير المصرى فى أثناء هذا الحديث قال لنظيرة الأوربى : (إننا نأكل أحجار الهرم .. حجرًا .. حجرًا) فرد الوزير الأوربى ضاحكًا : (لا تهتم يا صاحب السيادة .. سوف نقرضكم المال اللازم لتشتروا الأسمنت اللازم لإعادة بنائه) ..

ومواكبة لافتتاح قناة السويس تم إنشاء مؤسسات عديدة فى مصر والكثير من المشروعات وعلى رأسها قصر عمر الخيام «فندق ماريوت بعد ذلك» .. وقصر مينا الهرم (فندق أوبروى ميناهاوس بعد ذلك) .. كما تم الاتفاق على عرض أوبرا عايدة .. وإن كانت لم يتم عرضها مع افتتاح كلاً من قناة السويس ودار الأوبرا .. إذ أن عرضها كان يستلزم دراسات وترتيبات قبل افتتاحها وفى هذا الصدد عهد الخديو إلى الموسيقار الإيطالى ڤردى بوضع الموسيقى لأول أوبرا مصرية تمثل على مسرح دار الأوبرا .. وقد قام بوضع موضوع وسيناريو قصة عايدة عالم المصريات ماريت[1] وعند افتتاح قناة السويس تم عرض أوبرا أخرى تسمى «ريجليتو» بينما

مثلت أوبرا عايدة لأول مرة على دار الأوبرا يوم ٢٤ من ديسمبر سنة ١٨٧١ .. أى بعد احتفالات افتتاح القناة بعامين تقريبًا ونال العرض نجاحًا عظيمًا .. وكان يشارك فى العرض بعض العناصر المصرية بالإضافة إلى العناصر الأوربية .. وبذلك كانت هذه الأوبرا هى أولى التجارب المصرية فى هذا المجال .. وأول احتكاك مصرى بالفنون العالمية من تمثيل وموسيقى وأداء وديكور وباقى الفنون التشكيلية.

---

(١) قبر ماريت وجثمانه فى حديقة متحف الآثار المصرية بميدان التحرير» .. وعايدة هى أميرة مصرية بطلة قصة مصرية قديمة تم استخلاص تفاصيل أحداثها من البرديات..

مصر وقناة السويس من بداية الحفر إلى الافتتاح

(١٨٥٩ - ١٨٦٩)

يوضح كتاب «تاريخ مصر المالى» ما خسرته مصر فى مشروع قناة السويس .. من ثمن أسهمها فى الشركة .. وما بذلته من التعويضات، وما دفعته فى إنشاء ترعة الإسماعيلية، واسترداد أطيان الوادى ونفقات حفلات الافتتاح .. وقد قدره المؤلف بمبلغ ١٦,٨ مليون جنيه إسترليني، ويؤكد المؤرخ عبد الرحمن الرافعى فى كتابه «عصر إسماعيل» أن هذا التقدير هو أقرب الإحصاءات للواقع .. كما أنه قريب من البيان الذى قدمته الحكومة لمجلس شورى النواب بجلسة ٢٠ من رجب سنه ١٢٩٣ هـ عن ديون الحكومة وإيراداتها ومصروفاتها .. فقد جاء فيه أن مجموع ما دفعته فى قناة السويس بلغ ١٦,٧٥,١١٩ جنيه .. وهذا الإحصاء يقل عن إحصاء المستر إدوين دى ليون EDWIN DE LEON قنصل الولايات المتحدة العام فى مصر على عهد إسماعيل والذى قدره بمبلغ ١٧,٤٢٣,١٧٨ جنيه إسترلينى .. وقد اجتهد الرافعى فى وضع مفردات هذا المبلغ فجاءت كالتالى:

٣,٤٢٦,٠٠٠ قيمة أسهم مصر فى شركة القناة.
٣,٣٦٠,٠٠٠ قيمة التعويضات المحكوم بها للشركة.
٠٤٠٠,٠٠٠, ثمن أراضى تفتيش الوادى.
١,٢٠٠,٠٠٠ تعويض مدفوع للشركة بمقتضى اتفاق ٢٣ من أبريل سنة ١٨٦٩.
١,٢٠٠,٠٠٠ تعويض مدفوع للشركة بمقتضى أتفاق ٢٣ من أبريل سنة ١٨٦٩.
١,٢٠٠,٠٠٠ نفقات ترعة المياه العذبة
١,٤٠٠,٠٠٠ نفقات حفلات القناة
١٠,٩٨٦,٠٠٠ فوائد وسمسره ونفقات التحكيم وما إلى ذلك
١٦,٨٠٠,٠٠٠ المجموع بالجنيهات

وبالمقارنة بما أنفقته شركة قناة السويس على المشروع بأكمله وهو نحو

١٨,٠٠٠,٠٠٠ جنيه .. يتضح أن مصر قد دفعت الجزء الأعظم من هذه النفقات .. هذا، علاوة على دم وعرق مئات الألوف من الفلاحين المصريين الذين عملوا فى الحفر بطريقة السخرة .. لم تدفع لهم الشركة أجورهم تقريبًا .. وحول هذا كتب الزعيم الوطنى محمد فريد ليقول : (يمكننا القول بأنه لولا نقود مصر وفلاح مصر الذى مازال يجبر على الإشتغال قهرًا بأجرة زهيدة جدًا لما أمكن لدى ليسبس أن يتم هذا المشروع الذى كان سببًا فيما نحن فيه من الاحتلال الأجنبى .. وما سنراه نحن وأولادنا إن لم تساعدنا المقادير).. ورغم تلك المبالغ المهولة التى دفعتها مصر فى مشروع قناة السويس إلا أن الامور لم تسير فى الشركة بعد الافتتاح على ما يرام .. حيث لم تتمكن فى أول يناير من عام ١٨٧٥ من سداد الفوائد المستحقة على الأسهم للمساهمين بسبب ضعف حركة الملاحة من جهة وإرغام الشركة من جهة أخرى على تطبيق رسوم العبور على الحمولة الصافية بدلاً من الحمولة الكلية للسفن العابرة بناء على قرار لجنة دولية اجتمعت فى القسطنطينية لهذا الغرض .. إزاء اعتراض أصحاب السفن على رسوم العبور .. فانخفضت نتيجة لذلك القيمة الإسمية للسهم من ٥٠٠ فرنك (١٩٢٩ قرشًا) إلى ١٦٧,٥ فرنكًا (٦٤٦ قرشًا) فى يوليو سنة ١٨٧١ .. وقد اضطرت الشركة لسداد فوائد الأسهم المتأخر سدادها عليها من سنة ١٨٧١ إلى سنة ١٨٧٤ إلى عقد قرض قدره ٢٠ مليون فرنك (٧٧٢٠٠٠ جنيه) كما سمحت اللجنة الدولية للشركة بناء على احتجاجها الشديد بفرض رسم إضافى على السفن العابرة يخفض تدريجيًا تبعًا لزيادة إيرادات القناة .. وكان لمصر عند افتتاح قناة السويس ١٧٦,٦٠٢ سهمًا .. وهى نسبة كبيرة، تكاد تصل إلى نصف أسهم الشركة والبالغ عددها ٤٠٠ ألف سهم .. وكان محمد سعيد باشا قد اشتراها بمبلغ ٣,٤٢٦,٠٠٠ جنيها .. وكان هذا الكم من الأسهم يتيح لمصر نوعًا من الهيمنة على الشركة وإدارتها ويعطيها حق التدخل فى شئونها .. كما أنها كانت مورد أرباح تعود على الخزانة المصرية بمبالغ كبيرة كل عام .. خاصة بعد اجتياز الشركة لأزمتها المالية .. ولكن إسراف الخديو إسماعيل كان السبب المباشر فى حرمان مصر من هذه الثروة المالية الضخمة .. حيث تعرض الاقتصاد المصرى لأزمة طاحنة خاصة بعد القروض الباهظة التى استدانها .. وأعباء هذه الديون التى أثقلت الخزينة المصرية .. لذلك فكر فى بيع أسهم مصر فى قناة السويس .. وسارع فى عرضها للبيع فعلاً .. وبدأ ذلك بعرضها على فرنسا .. فترددت فى الأمر .. ولكن الحكومة البريطانية ورئيسها دزرائيلى بمجرد علمه بهذه الصفقة سارع بإتمامها لحساب

بلاده .. سعيًا للسيطرة على قناة السويس .. وبالفعل عقد دزرائيلى قرضًا مع المالى اليهودى روتشيلد حتى يأخذ موافقة البرلمان البريطانى على الاعتمادات اللازمة لهذه الصفقة.. وكان هذا القرض بقيمة أربعة ملايين من الجنيهات نظير عمولة ٢,٥ ٪ وفائدة ٥٪ لمدة ٩٦ يومًا لسداد قيمة الأسهم فورًا إلى الخديو .. وبالتالى بلغ المبلغ الذى حصلت عليه مصر نظير بيع أسهمها فى شركة قناة السويس مائة مليون فرنك أى ٣٨٥٨٠٠٠ .. والجدير بالذكر أن هذه الأسهم قد قدرت فى سنة ١٩١٠ بمبلغ حوالى ٣١ مليون جنيه مصرى .. كما بلغت فى عام ١٩٢٩ حوالى ٧٢ مليون جنيه .. وربحت منها الخزانهة البريطانية إلى أواخر سنة ١٩٢٩ ٣٨,٦ مليون جنيه ومجموع ذلك ١١٠,٦ مليون جنيه، بينما كل ما دفعته بريطانيا فى شراء هذه الأسهم أكثر قليلاً من ٣,٤ مليون جنيه .. أى أن مصر خسرت حتى هذه السنة ١٠٦ مليون جنيه .. وتوجد خسارةأخرى أصابت مصر من هذه الصفقة إذ تنازلت عن نسبة ١٥٪ من أرباح القناة التى كانت تؤول إلى الخزانة المصرية بمقتضى عقد الامتياز .. وكان هذا التنازل بسبب قروض الخديو إسماعيل مقابل ٢٢ مليون فرنك أى ما يساوى ٨٨٠ ألف جنيه .. وقد بلغت قيمة هذه الحصة فى عام ١٩٣٢ نحو ٢٠ مليون جنيه وكان هذا المبلغ يغل إيرادًا لا يقل عن ٨٦٩ جنيه فى السنة .. وهذه الأرقام تدل على مدى ما أصاب مصر فى الصفقتين من خسارة ..

الفصل الثالث عشر

قناة السويس فى أحداث الثورة العرابية
والهجوم البريطانى على مصر

فشلت بريطانيا فى غزو مصر عن طريق الإسكندرية حيث كانت مقاومة العرابيين والأهالى فى منتهى القوة .. كما أن الوصول إلى القاهرة عن طريق الدلتا كان أمراً بالغ الصعوبة نظراً لطبيعة مسرح العمليات .. من فرع النيل والترع والقنوات والمدن والقرى الآهلة بالسكان .. لذلك كان الهجوم عن طريق قناة السويس هو الحل العسكرى المتاح أمام القوات البريطانية .. ولتحقيق ذلك ولتفويت فرصة ردم القناة عن طريق العرابيين طالبت بريطانيا بعقد مؤتمر دولى لحماية قناة السويس .. وبالفعل تم عقد هذا المؤتمر بالآستانة يوم ١٩ من يوليو سنة ١٨٨٢ .. وقد عرض سفيرا إنجلترا وفرنسا فى المؤتمر بجلسة يوم ١٩ من يوليو رأى حكومتيهما فى أن يكل المؤتمر إلى من يختار من الدول حماية القناة إذا أصابها اعتداء .. ولم يلق هذا الاقتراح قبولاً من المؤتمر .. فاتفقت إنجلترا وفرنسا على أن يصرح سفيراهما فى المؤتمر بأنهما مستعدتان عند الحاجة إلى حماية القناة.. وقد صرح السفيران بذلك فى جلسة المؤتمر الحادية عشرة التى انعقدت يوم ٢٦ من يوليو .. فلم يعترض المؤتمر .. وقد أبلغ الباب العالى أعضاء المؤتمر يوم ٢٤ من يوليو ثم فى ٢٧ من يوليو أن جنوده على أهبة الاستعداد للسفر إلى مصر للتدخل فى الصراع .. ولكن هذا البلاغ لم يقترن بأى عمل .. وكان أحمد عرابى قد فكر فى سد قناة السويس .. وعقد مجلساً عسكرياً فى يوم ٢٨ من يوليو سنة ١٨٨٢ للنظر فى كيفية هذا الردم.. فأجمع رأى المجلس على وجوب تعطيلها بحيث لا يستطيع الجيش الإنجليزى اجتيازها .. أو الوصول منها إلى الإسماعيلية وبالتالى يصبح الوصول إلى القاهرة أمراً سهلاً عن طريق صحراء الصالحية .. فلما علم بذلك دى ليسبس أرسل إلى عرابى تلغرافاً جاء فيه :

(إن الإنجليز يستحيل أن يدخلوا القناة .. ولو نزل جندى إنجليزى لنزل ضده جندى فرنسى).. وانخدع عرابى بهذا التلغراف رغم تحذير قواده ونصحهم له ألا يصغى إلى هذا الخداع .. إذ ليس فى إمكان دى ليسبس أن يمنع دخول الإنجليز قناة السويس .. وأن هدفه من كل ذلك حماية مرافق شركته ولو أدى ذلك إلى التضحية بمصالح مصر وسلامتها .. وقد استمر فى خداعه حتى وصلت البوارج الإنجليزية إلى بورسعيد بهدف اقتحام قناة السويس فأرسل إلى عرابى تلغرافًا أخر يقول فيه :-

(لا تعمل عملاً ما لسد قناتى .. فإنى هنا .. ولا تخش شيئًا من هذه الناحية إذ لا ينزل جندى إنجليزى واحد إلا بصحبته جندى فرنسى .. وأنا المسئول عن كل ذلك)..

وظل عرابى على تردده .. وإن كان قد اتخذ قرارًا بسد ترعة الماء العذب وكانت الحكمة أن يبادر؛ بل ويسارع إلى ردم القناة قبل اقتحام الأسطول الإنجليزى لها. ولكن تردده فى مسألة ردم القناة كان العامل الأكبر وإن لم يكن العامل الوحيد لانتصار الإنجليز فى معارك الميدان الشرقى وبالتالى احتلالهم للقاهرة .. ولو قام عرابى بردم قناة السويس قبل مرور السفن الإنجليزية لما استطاع الغزاة الزحف إلى داخل البلاد عن طريق الإسماعيلية .. ولا ضطروا لإعادة الهجوم عن طريق البحر المتوسط .. فتجد البلاد الوقت الكافى لتنظيم قوة المقاومة .. خلاصة القول أن عرابى بتردده عن ردم قناة السويس قد أهدى للچنرال ولسلى قائد الحملة البريطانية على مصر، وكما قال ولسلى نفسه «نصرًا من أسهل ما عرف فى تاريخ المعارك».. وقد نصح الصديق المخلص چون نينيه صديقه عرابى بقوله : «إن قناة السويس هى خط الدفاع الوحيد لكم من هذه الناحية .. وإذا لم تحتلوه اليوم فسيحتله العدو غدًا .. ولن يجد صعوبة فى احتلاله لأن الإنجليز لا يهمهم الشرائع ولا المعاهدات ولا يرعون إلا مصالحهم .. وإذا وصلوا إلى الإسماعيلية فإن ذلك يعد نهاية الحملة» وقد نشر جون نينيه هذه النصيحة فى كتابه عرابى باشا صفحة ١٠٥ .. وبالفعل ضرب الإنجليز بحياد القناه عرض الحائط .. واقتحمت سفنهم ميناء بورسعيد صباح يوم ٢٠ من أغسطس ١٨٨٢ .. ونزلت كتيبة من جنود الأسطول الإنجليزى إلى المدينة واحتلوها دون أى مقاومة من الحامية الموجودة بها وكذلك تقدمت السفن فى قناة السويس لتحتل القنطرة ثم الإسماعيلية فى نفس اليوم .. وقامت السفن الحربية الإنجليزية بمنع مرور السفن فى القناة ابتداء من اليوم السابق للهجوم ١٩ من أغسطس .. ونشر الكتاب الأزرق عن مصر لسنة ١٨٨٢ احتجاجًا من شركة القناة

على خرق حرمة القناة .. ولكن هذا الاحتجاج ذهب أدراج الرياح ..

وبمجرد نزول القوات الإنجليزية بالإسماعيلية قامت البوارج الإنجليزية بقصف معسكر العرابيين فى منطقة نفيشة (تبعد حوالى ثلاثة كيلو مترات عن بحيرة التمساح). وكان هذا يضم حوالى ألفى جندى .. وقد أدى القصف العنيف إلى انسحابها إلى منطقة المسخوطة .. وفى يوم ٢١ من أغسطس وصل قائد الحملة الجنرال ولسلى إلى الإسماعيلية لتدبير العمليات العسكرية .. ووصلت على أثره بقية البواخر المقلة للجيش البريطانى فنزلوا إلى مدينة الإسماعيلية .. وفى نفس الوقت وصل المدد من الهند إلى السويس .. وبذلك انكشفت الجبهة المصرية تماماً من جهة قناة السويس .. فى حين لو كانت القناة قد سدت فى بداية القتال لما استطاع الجنرال ولسلى أن يصل بجنوده إلى الإسماعيلية ويتخذها قاعدة للزحف، ولقضى عدة أشهر قبل أن يهاجم خطوط الدفاع عن الدلتا .. وفى يوم ٢٢ من أغسطس وضع الإنجليز أيديهم على سكة الحديد بين الإسماعيلية والسويس وعلى ترعة المياه العذبه بين المدينتين .. ولما تم للإنجليز احتلال قناة السويس سمحوا لشركة القناة بإعادة الملاحة وعادت السفن التجارية للمرور .. ويتبين من ذلك أن اعتراض الشركة على خرق الإنجليز حيدة القناة لم يكن سوى اعتراض شكلى كان الغرض منه فقط منع العرابيين من سد القناة حتى لا يتعطل انتفاع الشركة منها .. وفى يوم ٢٣ من أغسطس قامت القوات البريطانية باحتلال نفيشة .. وفى يوم ٢٥ من أغسطس احتلوا تل المسخوطة بعد معركة عنيفة دارت بينهم وبين العرابيين .. وكان يقود الجيش المصرى فى هذه المعركة الفريق راشد باشا حسنى .. وفيها أيضاً وقع محمود باشا فهمى رئيس أركان حرب الجيش المصرى أسيراً فى يد الإنجليز فكان أسره أكبر ضربة أصابت قوات العرابيين.. وفى نفس اليوم واصل الإنجليز تقدمهم ليستولوا على المحسمة وهى محطة تبعد عن نفيشة فى جهة الغرب باثنين وعشرين كيلو متراً .. وبالتالى أصبحت المسافه بينهم وبين معسكر العرابيين فى التل الكبير أربعة وعشرين كيلو متراً .. وقد استولوا فى محطة المحسمة على قطار محمل بالذخائر وسبعة مدافع ماركة كروب وكمية كبيرة من البنادق .. وفى يوم ٢٦ من أغسطس استولى الإنجليز على القصاصين فصاروا على مسافة خمسة عشر كيلو متراً من التل الكبير .. وفى صباح يوم ٢٨ من أغسطس هاجم الجيش المصرى مواقع الإنجليز فى القصاصين بقيادة الفريق راشد باشا حسنى .. وكان الهجوم شديداً .. فاستولوا على المواقع الأمامية للإنجليز .. ولكن الفرسان الإنجليز بقيادة

الجنرال «درورى لو» مالبثوا أن هاجموا المصريين فأجلوهم عن الموقع .. وخسر الإنجليز فى هذه الواقعة ٨ قتلى، منهم ضابط و ٦١ جريحًا منهم عشرة من الضباط .. وفى يوم ٩ من سبتمبر وقعت معركة كبيرة بين المصريين والإنجليز .. تعد أكبر معارك هذه الحرب .. هجم فيها المصريون بقيادة الفريق راشد باشا حسنى (المعروف بأبى شنب فضة) على مواقع الإنجليز فى القصاصين .. بهدف طرد الإنجليز منها .. ودار قتال عنيف استمر لأكثر من ثلاثة ساعات .. ولكن هذه المعركة انتهت بتراجع المصريين بعد أن كادوا يهزمون الجيش الإنجليزى .. وفى هذه المعركة حدثت أكثر من خيانة فى الجانب المصرى .. حيث ضلل رجل يدعى سمود الطحاوى ألفى مقاتل بقيادة محمود سامى البارودى فى صحراء الصالحية فلم يصلوا إلى القصاصين للاشتراك فى المعركة .. كما أفشى ضابط خائن يدعى على يوسف خنفس خطة الهجوم إلى الجيش الإنجليزى بل وسلم الجنرال ولسلى الرسم التخطيطى لهذه المعركة.. ويقول أحمد عرابى فى مذكراته أنه لم يعلم بهذه الخيانه إلا بعد معركة التل الكبير .. ومعركة التل الكبير هى الموقعة الأخيرة والحاسمة فى الحرب .. وقد وقعت شرقى محطة التل الكبير على الضفة اليسرى لترعة الإسماعيلية على هضبة تعلو الطريق الحديدى الواصل بين الإسماعيلية والزقازيق بحوالى ثلاثين مترًا .. وتمتد بانحدار نحو «الصالحية» من جهة و «القصاصين» من جهة أخرى .. وكانت خطوط الدفاع المصرية فى «التل الكبير» تبتدئ من السكة الحديد .. وتمتد بطول سته كيلو مترات متجهة من الجنوب إلى الشمال .. ويحمى خنادق الجند خنادق جافة عرضها من مترين إلى ثلاثة وعمقها ما بين المتر والمترين .. ولم يكن عرابى قد أتم خطوط الدفاع قبل نشوب المعركة .. وكان الجيش المصرى فى التل الكبير كما قدره الجنرال ولسلى مؤلفًا مهن ٢٤ طابورا وثلاثة آلايات من الفرسان وستة آلاف من البدو .. وبلغت مدافع هذا الجيش من ٦٠ إلى ٧٠ مدفعًا .. بينما قدر صديق أحمد عرابى المستر «بلنت» أن جيش عرابى بالتل الكبير لم يكن يزيد عن عشرة آلاف أو اثنى عشر ألف جندى .. والباقون كانوا من المجندين الأحداث الذين لم يسبق لهم إطلاق طلقة واحدة .. بالإضافة أن خبرة الجنود لم يكونوا بالتل الكبير بل كانوا فى كفر الدوار بقيادة طلبة باشا عصمت أو فى دمياط بقيادة عبد العال باشا حلمى .. وهؤلاء لم يشتركوا قط فى المعركة .. وكان أحمد عرابى قد عهد بالقيادة فى معركة التل الكبير إلى على باشا الروبى .. ولم يكن ذو دراية بالقيادة الحربية .. كما أنه كان قد حضر إلى التل الكبير قبل المعركة بيوم واحد أثر أصابة

راشد باشا حسنى فى معركة القصاصين .. وكان هذا الوقت لا يكفى بأى حال من الأحوال ليتعرف على مواقع القتال فى هذا المكان .. ووضع الخطط اللازمة للدفاع .. وفى تلغراف أرسله الجنرال ولسلى إلى وزارة الحربية عن الواقعة ذكر أنه زحف على التل الكبير فى أحد عشر ألفًا من المشاة و ٢٠٠٠ من الفرسان معززًا بستين مدفعًا .. وكان الهجوم من الناحية الشمالية للتل الكبير .. إذ كانت أصلح للزحف من الجهة الجنوبية المكونة من أراضٍ زراعية تخترقها الترع والقنوات التى تعوق تحرك الجنود .. وكان الهجوم الإنجليزى ليلاً حتى لا يتعرض هؤلاء الجنود لأشعة الشمس الحارقة.. وفى أثناء الزحف من القصاصين إلى التل الكبير أصدر الجنرال ولسلى تعليماته إلى جنوده بعدم إضاءة أى نار حتى لا يشعر العرابيون بزحفه .. وكان يتقدم الجيش البريطانى بعض ضباط الأسطول الذين لهم دراية بالاسترشاد بالنجوم لمعرفة طرق السير فى الصحراء .. ولكن هؤلاء لم يكن فى استطاعتهم الاهتداء إلى مسالك الصحراء بل كان المرشدون الحقيقيون لفيفًا من ضباط أركان حرب المصريين من حزب الخديو .. وأمامهم عربان الهنادى ممن اشترى الإنجليز ذممهم واتخذوهم عيونًا لهم وجواسيس.. ويتعجب المؤرخ عبد الرحمن الرافعى فى كتابه «الثورة العرابية» من أن يقطع الجيش الإنجليزى المسافة بين القصاصين والتل الكبير وهى تبلغ نحو خمسة عشر كيلو مترًا دون أن تصادفهم طلائع المصريين .. ولو كان هناك دفاع يرتكن على مبادئ عسكرية بأى درجة لما حدث ذلك .. وقد فوجئ العرابيون بالهجوم إذ كانوا نائمين بعد أن سهروا فى سماع ذكر أرباب الطرق الصوفية .. فاستيقظوا على صوت طلقات البنادق الإنجليزية .. وكان الهجوم فجائيًا وشديدًا .. فاستولى الإنجليز على الاستحكامات الأمامية فى دقائق وسرعان ما استولوا على خط الاستحكامات الثانى .. واندفعت فرقة من الفرسان الإنجليز خلال الاستحكامات العرابية فسقط من جراء رصاصهم مئات الشهداء .. وصمد فى وجه الهجوم ألايان من السودانيين بقيادة الميرالاى محمد بك عبيد .. واستبسل أيضًا فى القتال ألاى من البيادة المصريين بقيادة أحمد بك فرج .. وآلاى عبد القادر بك عبد الصمد وكذلك أبلى اليوزباشى حسن أفندى رضوان (الفريق حسن باشا رضوان فيما بعد) بلاءً حسنًا فى المعركة إذ كان قومندانا للطوبجية فلما فوجئ المصريون بهجوم الجيش الإنجليزى اختل نظامهم .. لكن اليوزباشى حسن رضوان صمد للمهاجمين وأخذت مدافعه تصلى الإنجليز نارًا حامية وكبدتهم خسائر جسيمة .. وجرح البطل فى تلك الواقعة .. وبعد المعركة ترك له الجنرال ويلسى سيفه احترامًا

وإعجاباً بشجاعته .. ويقول المؤرخ عبد الرحمن الرافعى أن عدد الجنود المصريين الذين اشتركوا فى المعركة حوالى ثلاثة آلاف .. أما الباقون فقد تولاهم الذعر .. فألقوا بأسلحتهم ولا ذوا بالفرار .. ولم تدم معركة التل الكبير التى كلفت مصر أكثر من سبعين عاماً من استقلالها سوى عشرين دقيقة..

وكانت خسائر المصريين فيها ما بيم ١٥٠٠ و ٢٠٠٠ قتيل .. فى حين خسر الإنجليز ٥٧ قتيلاً فقط منهم ٩ ضباط و ٤٨ صف ضابط وجندى ، ٤٠٢ جريحًا منهم ٢٧ من الضباط .. وقد كتب أحمد عرابى فى مذكراته شهادته حول ما حدث فى معركة التل الكبير ما يأتى :-

(طلبت على باشا الروبى قومندان مريوط ليتولى قيادة جيش رأس الوادى فحضر فى عصر يوم الثلاثاء الموافق ٢٨ من شوال سنة ١٢٩٩ هـ (١٢ من سبتمبر سنة ١٨٨٢م) .وتوجه توًا إلى المقدمة .فأمر بانتقال آلاى على بك يوسف (خنفس) وعبد القادر بك عبد الصمد من الجناح الأيسر الذى كان مائلاً إلى الوراء على شكل زاوية منفرجة ليحمى العكسر من هجوم العدو .. ووضعها على استقامة الخط المستحكم الممتد من الترعة الحلوة الى الجهة الشرقية .. وأمرهما باتخاذ دروة خفيفة من التراب فى أثناء الليل .. فعمل عبد القادر بك عبد الصمد خط استحكام خفيف بعساكره حيث كان فى نهاية الجناح الأيسر .. وأما على بك يوسف فإنه جمع عساكر آلا يه فى هيئة القوس ولم يجر عمل شئ يقيهم مقذوفات العدو إذا هجم على الجيش .. وتقدم أحمد بك عبد الغفار وعبد الرحمن بك حسن بعساكر السوارى إلى الأمام على بعد ألفى متر ليمنعوا تقدم العدو إذا أراد الهجوم على معسكرنا .. ولكن وامصيبتاه خاب الامل فيهما .. وفى يوم الاربعاء ٢٩ من شوال سنه ١٢٢٩ هـ (١٣ من سبتمبر سنة ١٨٨٢م) كنت فى صلاة الفجر إذ سمعت ضرب المدافع والبنادق بشدة .. فخرجت ونظرت فوجدت ضرب النار على طول خط الاستحكام .. ورأيت بطارية طوبجية سوارى على مرتفع من الأرض تبعد عن الخيمة التى كنت فيها بنحو ستمائه متر صبت مقذوفاتها على مركزنا المذكور خلف الاستحكامات بأربعة آلاف متر، ولم يكن هناك إلا الأهالى المتطوعون مع الشيخ محمد عبد الجواد وأخيه الشيخ أحمد عبد الجواد (هما الأخوان الشيخ محمد عبد الجواد القاياتى والشيخ أحمد عبد الجواد القاياتى من علماء الأزهر وكانا من أنصار الثورة ومن الداعين إلى تطوع المصريين إلى قتال الإنجليز وكانا موضع احترام زعماء الثورة) وجابر بك من بندر ببا بمديرية بنى سويف .. وكانوا نحو ألفى نفر .. فدعوناهم للهجوم معنا على تلك

البطارية فأمتنعوا .. ودهشوا .. فذكرناهم بحماية الدين والعرض والشرف والوطن .. ولم يجد ذلك نفعًا بل تفرقوا فرارًا .. فجاء ضابط من طرف على باشا الروبى القومندان الجديد يخبرنى باتخاذ مركز آخر .. ثم نظرت فوجدت الميدان مزدحمًا بالخيل والجمال والعساكر متشتتين ومولين ظهورهم للعدو .. فذهبت إلى القنطرة التى على الترعة هناك لأمنع العساكر من الفرار .. وصرت أناديهم وأحرضهم على الرجوع والثبات والصبر على قتال العدو وأذكرهم بالشرف الإسلامى والعرض والوطن .. فما كان من سميع ولا بصير .. فألقوا بأنفسهم فى ال١٠٠رعة وسبحوا إلى البر الغربى .. فذهبت إلى بلبيس لجمع المنهزمين هناك واتخاذ مركز آخر لمنع العدو من الوصول إلى القاهرة .. وكان معى أخى السيد صالح عرابى وخادمى محمد إبراعيم وجاويش بروجى يدعى عطية محمد فقط .. وكانت مقذوفات الطوبجية السوارى تتساقط علينا من كل جهة حتى تركنا حدود التل الكبير..)

إلى نهاية وتنتهى شهادة أحمد عرابى حول معركة التل الكبير .. وتنتهى مرحلة من تاريخ مصر والقناة .. لتبدأ مرحلة مختلفة من الجهد الوطنى ضد الاحتلال وشوكته شركة القناة .. لا تنتهى إلا بانسحاب آخر جندى بريطانى وآخر جندى فرنسى من بورسعيد .. وآخر جندى إسرائيلى من سيناء بعد معارك العدوان الثلاثى فى عام ١٩٥٦ ..

الفصل الرابع عشر

بناء مدن القناة الثلاثة

(١٨٥٩ - ١٨٨٢)

أولاً : السويس :

السويس هي المدينة الوحيدة التى كانت موجودة بكيان موغل فى القدم قبل حفر قناة السويس .. وبالتالى لم يرتبط وجودها بالمشروع .. ففى عام ٢٥٦٣ قبل الميلاد شيدت الأسرة الخامسة من الدولة القديمة قلعة لمقاومة وصد الغزاة القادمين من الشرق وذلك لحماية مناجم سيناء بالمقام الأول .. وكان موقع هذه القلعة عند رأس خليج السويس بجوار منطقة تل القلزم الحالية بالسويس .. وكانت هذه القلعة جزء من سور الأمير الذى كان يحمى الصحراء الشرقية من الغزوات .. وفى عام ١٨٨٧ قبل الميلاد قام فرعون مصر سنوسرت الثالث من الأسرة الثانية عشرة من الدولة القديمة بشق قناه ملاحية تربط البحر الأبيض بالبحر الأحمر عند السويس عن طريق الفرع البيلوزى للنيل .. وفى عام ١٤٩٥ قبل الميلاد قامت الملكة حتشبسوت بإعادة شق وتوسيع القناة، مما جعل الموقع الذى كانت تحتله مدينة السويس فى غاية الأهمية لوقوع على الطريق الموصل إلى بلاد بونت (الصومال) والتى راجت تجارة مصر معها بشكل كبير جداً فى ذلك الوقت .. ومن خلال خروج اليهود من مصر فى حوالى سنة ١٢١٨ قبل الميلاد .. دارت شائعات كثيرة حول أن اليهود مروا بمدينة «بيثوم» والتى تعتبر مدينة السويس فى هذا الزمن، ومكانها الحالى تل الرطابى بمحافظة الإسماعيلية، ويبعد هذا الموقع عن مدينة القصاصين بحوالى ثلاثة كيلو مترات .. ويبعد عن تل المسخوطة الأثرى بحوالى تسعة كيلو مترات .. ومدينة «بيثوم» شيدها رمسيس الثانى لتكون عاصمة المقاطعة الثامنة من مقاطعات الوجه البحرى .. وفى عام ٥١٠ قبل الميلاد ومن خلال الاحتلال الفارسى لمصر .. عادت للسويس أهميتها عندما استكمل الملك أجرزكسيس ابن الملك دار الأول ربط البحرين

عن طريق النيل .. وفى عام ٣٣٣ قبل الميلاد ومع أنسحاب خليج السويس إلى منطقة البحيرات المرة، شيد الملك البطلمى بطليموس الثانى مدينة أرسينوس على ضفاف بحيرة التمساح كما تشيد مدينة قبيزت فى موقع كبريت الحالى .. وتذكر الأساطير أيضًا أنه فى العام الأول للميلاد قامت السيدة مريم العذراء ومعها السيد المسيح وكان عمره لا يتجاوز شهوراً ومعهما يوسف النجار مروا من خلال أرض السويس والتى كان اسمها فى تلك الفترة «هيروبوليس» وموقعها شرقى تل المسخوطة بجوار منطقة القصاصين الحالية .. وبعد الفتح الإسلامى لمصر حدث ازدهار مهم لمدينة السويس .. وذلك لسببين السبب الأول هو إعادة حفر قناة الرومان عن طريق عمرو بن العاص والتى أطلق عليها قناة «أمير المؤمنين» وكانت تلك القناة تبدأ على النيل من موقع مدينة الفسطاط .. وتنتهى عند مدينة القلزم أو السويس الحالية .. والسبب الثانى لهذا الازدهار فى ذلك الوقت يرجع الى ظهور السويس كمركز مهم على طريق الحج وخاصة للآتين من بلاد غرب الإسلام ..

وتدخل السويس فصلاً جديداً فى عام ٩٦٩م عندما تصبح مسرحًا لصراع الفاطميين والقراطمة حتى تمكن جوهر الصقلى من طردهم من منطقة تل القلزم نهائيا .. وبعد انتهاء الصراع تم إنشاء ضاحية جديدة غرب تل القلزم .. وفى عام ١١٨٢م أرسل الملك العادل أيوب أسطولاً ضخمًا من القاهرة إلى السويس على ظهور الجمال .. وقام هذا الأسطول بمطاردة سفن أرنولد حاكم الكرك لتدور معركة عنيفة فى خليج السويس تسفر عن نصر كبير للأسطول المصرى .. وفى عام ١٢٤٨م بدأت الملكة شجرة الدر فى استخدام منطقة الكوبرى شمالى السويس كطريق للمحمل .. ويحدث ازدهار مهم للسويس فى عام ١٢٦٠م عندما قام الظاهر بيبرس بترميم قلعة السويس وحفر بئر بجواره .. وفى عام ١٥٠٩ قام السلطان قنصوه الغورى بإقامة مسجدًا فى منطقة عجرود بجوار قلعة وبركة عجرود الشهيرتين .. وبعد أعوام قليلة وبالتحديد فى عام ١٥٣٨م ببناء ترسانة بحرية فى مدينة السويس تم فيها إنشاء أكثر من ٨٠ سفينة استخدمت لمطاردة البرتغاليين فى البحر الأحمر بقيادة القائد العثمانى الشهير أمير البحار سليمان باشا الخادم .. وفى عام ١٧٧١ م تم تأسيس شركة انجليزية تحت اسم «مخاطرة السويس» كما قامت بإنشاء فرع لها فى السويس تخصص فى التجارة بين الهند وأوربا .. ويأتى زمن الحملة الفرنسية .. لتشهد السويس فصلاً فى غاية الأهمية .. ويكتب الجبرتى فى يومياته بتاريخ ٢٤ من رجب سنة ١٢١٣ هـ (أول يناير سنة ١٧٩٩م) (حكوا أن أهل

السويس لما بلغهم مجيء الفرنساوية .. هربوا وأخلوا البلدة .. فذهبوا إلى الطور .. وذهب البعض إلى العرب بالبادية .. فنهب الفرنسيس ما وجدوه بالبندر من البن والمتاجر والأمتعة وغير ذلك .. وهدموا الدور .. وكسروا الأخشاب وخوابى الماء) .. وتوضح الرسوم التى نفذها فنانو الحملة الفرنسية عن السويس والتى نشرت بموسوعة وصف مصر أن السويس كانت منازلها من الطوب اللبن وبأن عددها لم يكن بالكبير .. حيث كانت السويس تعيش واحداً من فصول الانكماش بعد فترة طويلة من الكساد وتراجع الأعمال البحرية بها نتيجة لاكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح .. وأيضًا بسبب النقص الشديد فى الماء العذب والذى كان يتم جلبه من عيون موسى .. وبعد جلاء الحملة الفرنسية .. واعتلاء محمد على عرش مصر .. شهدت السويس مراحل تطور مهمة .. خاصة عندما بدأ فى خوض غمار الحرب الوهابية حيث رأى أن نقل الجنود إلى الحجاز يقتضى إعداد السفن لنقلهم عن طريق البحر الأحمر .. فبنى عدداً من السفن فى «ترسانة» بولاق ثم نقلها على ظهور الجمال إلى السويس .. وفى عام ١٨١١م زار محمد على باشا السويس ليودع الأسطول المصرى عند رحيله لمحاربة الوهابيين .. وفى عام ١٨٢٣م قام ضابط بريطانى يدعى «توماس واجهرن» وكان يعمل بشركة الهند الشرقية بتسيير قوافل بين السويس والقاهرة باستخدام العربات التى تجرها الجياد .. وفى عهد عباس الأول تم رصف طريق السويس / القاهرة بالأحجار حتى تتمكن العربات من السير بسهولة كما قام بتشييد قصر عند الكيلو ٦٠ بين القاهرة والسويس باستخدام العربات التى تجرها الجياد .. وفى عهد عباس الأول تم رصف طريق السويس / القاهرة بالأحجار حتى تتمكن العربات من السير بسهولة كما قام بتشييد قصر عند الكيلو ٦٠ بين القاهرة والسويس أطلق عليه البيت الأبيض .. ومن الأعمال المعمارية المهمة التى تم تشييدها فى السويس قبل حفر القناة قصر محمد على باشا والذى شيده مقر آله عند حضوره إلى السويس فى عام ١٨١٢م لمتابعة إشرافه على أعداد وتركيب الأسطول الذى نقل جنوده وعتاده الحربى إلى الحجاز لمحاربة الوهابيين .. وكان هذا المبنى على الطراز التركى .. وقد استخدمه محمد سعيد باشا فيما بعد كمقر له لمتابعة حفر قناة السويس .. وفى عهده أضيف للقصر مبنى صغير ليكون مقرًا لمحكمة السويس الشرعية التى تم افتتاحها فى عام ١٨٦٨م .. كما استخدمه الخديو إسماعيل كمقر له فى أثناء افتتاح قناة السويس .. ومع بداية مشروع حفر قناة السويس كانت السويس مدينة قائمة متوسطة الحجم .. تشرف على تجارة

مهمة بين الشرق والغرب خاصة بعد افتتاح الطريق البرى الذى عرف باسم «الاوفر لاند رود» وكان جانب مهم من أهل السويس يعملون لخدمة هذا الطريق سواء بتقديم الخدمات المختلفة منذ وصول المسافرين إلى ميناء السويس وحتى وصولهم إلى القاهرة .. كما عمل جانب منهم كوكلاء لدول الهند الصينية وبعض الدول الأوربية .. وعمل فريق آخر من أهل السويس كمرشدين وقباطنه للسفر فى خليج السويس والبحر الأحمر وحتى مضيق باب المندب .. ومن خلال مراحل حفر قناة السويس تم إنشاء ميناء على الخليج فى منطقة «بور إبراهيم» والتى عرفت بعد ذلك ببور توفيق .. وكان هذا الميناء هو المدخل الجنوبى لقناة السويس .. وواحد من أهم الموانى على البحر الأحمر .. وقد حل المشروع المعضلة الأساسية التى وقفت كصخرة ضخمة فى طريق نمو وازدهار السويس على طول تاريخها .. وهى مشكلة المياه العذبة .. حيث كانت المياه اللازمة لحياة المدينة تأتى على ظهور الجمال من عيون موسى وبئر عجرود وكانت لا تكفى بالمره الاحتياجات الضرورية.. وفى بداية الحفر كانت المياه ترد إلى المدينة فى فناطيس ملحقة بقطار السويس عبر الخط الحديدى الذى كان يربط المدينة بالقاهرة. كما أقام بعض أصحاب الشركات الأجنبية ومنها المساجيرى مارتيم وفندق الإنجليز بعمل مكثف للمياه بالمدينة .. وفى عام ١٨٦٦م وصلت مياه النيل إلى السويس مرة أخرى عن طريق ترعة الإسماعيلية .. لتنتهى مشكلة المياه العذبة بها إلى الأبد .. وقد أدى هذا الحدث الحيوى لزيادة النمو العمرانى والزراعى على ضفتى الترعة مما أوجد ظهيراً زراعياً يزود السويس باحتياجاتها من الخضر والفاكهة فى حين كانت السويس قبل حفر الترعة تعتمد على الأراضى الزراعية الموجودة حول بلبيس لتوفير احتياجاتها .. وقد كانت هذه الترعة أهم بكثير من القناة نفسها فى نمو وتطور مدينة السويس .. بدليل أن الضفة الشرقية للقناة ظلت صحراء جرداء لعدم وصول مياه النيل إليها .. وفى عام ١٨٦٩م وبعد افتتاح قناة السويس قامت شركة القناة بإقامة مبانٍ إدارية عديدة فى ضاحية «بور توفيق».. والتى كانت فى الأصل جزيرة فى مدخل خليج السويس ازداد حجمها بالأتربة والرمال والصخور الناتجة عن حفر قناة السويس .. وكان البحر يفصلها عن مدينة السويس إلى أن تم إنشاء طريق مرصوف ربطها بالمدينة الأم .. وكانت هذه الضاحية تعتبر قطعة من أوربا مقصورة على العاملين بشركة قناة السويس حتى تم تأميم القناة فى عام ١٩٥٦ .. ومواكبة لحفر قناة السويس وبالتحديد فى عام ١٨٦١م أنشأت شركة المساجيرى ماريتيم الفرنسية خطاً ملاحياً منتظماً بين

السـويس ودول جنوب شـرق آسـيـا إلا أن هذا الخط كـان يفـتـقـر إلى مـحطة بحـرية مزودة بأحواض لإصلاح السفن الكبيرة .. لذلك فقد سعت الشركة لدى الوالى محمد سعيد باشا حتى ظفرت بقرض قيمتـه ٦ مليون فرنك فرنسى أنفقته فى بناء هذه الأحواض .. وفى أبريل مع عام ١٨٦٢ أبرم محمد سعيد باشا عقداً آخر مع شركة فرنسية أخرى كانت تنفذ جزء مهمًا من أعمـال الحفر لدى شركـة القناة .. وهذه الشركة كانت تسمى «إخوان ديسو» .. وكان هذا العقد لإنشاء حوض جاف لحساب الحكومـة المصرية يسـتخدم لإصـلاح السفن الكبيرة على مدخل خليج السويس .. ونص العقد على أن يتم إنجـاز العمل فى خلال أربعة سنوات» وتضمـن الاتفاق أن تتولى شركة المساجيرى ماريتيم دور الوسيط بين الحكومة المصرية وشركة ديسو DUSSAU .. وتعهد محمد سعيد باشا بنقل الماء العذب والآلات اللازمة لتنفيذ المشروع إلى السويس لمستخدمى وعمال الشركة على أن تتحمل الشركة نفقات النقل .. كما أجاز الوالى المصرى لشركة ديسو استخدام نظام السخـرة فى إنشـاء هذا الحـوض.. ولتحـقـيق ذلك أرسل ٥٠٠ جندى للعمل بالمجان فى هذا المشروع باستخدام الفؤوس ونقل الأنقاض بالطرق العادية .. وفى أثناء تنفيذ المشروع توفى محمد سعيد .. وخلفه إسماعيل الذى قـام بسحب العـمال ووجههـم لزراعة القطن بسـبب الارتفاع الجنونى فى أسـعاره الناتج عن الحرب الأهليـة الأمـريكيـة ووقف تصدير القطن الأمريكى إلى إنجلترا .. وأرسل بدلاً منهم ٩٠٠ مسجونًا للعمل فى استكمال الحوض الجاف إلا أن هؤلاء السجناء رفضوا العمل فى إصرار .. وعاثوا فساداً فى المدينة مما أفزع الشركة من الخطر الكبير على سكان السويس .. فتم إعادة هؤلاء السجناء وتم استقدام عمال من فرنسا وعمال أحرار من مصر للعمل فى اسـتكمـال المشـروع .. وقـامت الحكومـة المصـريـة بدفع أجـورهـم ونفـقـات استخدامهم .. واضطرت الحكومة المصرية لدفع تعويض للشركة الفرنسية قدرة ٣,٣ مليون فرنك فرنسى .. ومن الأعمـال المهمـة التى تمت فى مدينة السـويس متواكبة مع حفر القناة ما تم فى نهايات الخمسينيات من القرن التاسع عشر عندما قامت الحكومة المصرية بإنشاء شركة الملاحة البحرية المجيديـة (حملت هذا الاسم نسبة إلى السلطان عبد المجيد الذى كان يتولى عرش السلطنة العثمانية فى ذلك الوقت).. وتولى رئاستها الأمير مصطفى فاضل بن إبراهيم باشا .. وكان مجلس إدارتها خليط من الوطنيين والأجانب وهم نوبار باشا نائبًا للرئيس .. وعبد الله بك مصطفى .. والمسيو دمريكر DUMREICHER وحسن بك كامل وإسماعيل بك فوزى

والمسيوليڤى ومختار بك حسن والمسيو باسترى PASTRE .. وسعيد أفندى متولى وهوج توربون HUGE THURBURN والمسيو زكالى ZACCALE .. وكان الغرض من إنشاء هذه الشركة تسيير المراكب فى البحر الأحمر ومنه إلى المحيط الهندى ثم الخليج الفارسى .. وكانت تقوم بالملاحة بين السويس وثغور الحجاز واليمن وسواكن ومصوع وتنقل الحجاج والمعتمرين ذهابًا وإيابًا إلى ثغور الحجاز .. وكان مدة امتياز هذه الشركة ثلاثين سنة .. وكانت بواخرها ترفع الراية المصرية .. وكان لها مكاتب إدارية وفروع ومستودعات ومحطات فى السويس وموانئها .. وقد ساعدت هذه الشركة فى نمو الوضع الاقتصادى قبل وفى أثناء حفر القناة..

ومما سبق يتضح أن ما أحدثه مشروع قناة السويس فى مدينة السويس وحولها كان مجرد تطوير ونمو فقط .. حيث لم تقم الشركة بإنشاء هذه المدينة من العدم مثلما حدث فى مدينتى بورسعيد والإسماعيلية ..

ثانيًا : بورسعيد

أقامت شركة قناة السويس مدينة بورسعيد على مقربة من مدينة الفارما الأثرية .. وهى من أقدم الحصون المصرية فى شرقى البلاد.. وكانت تسمى فى زمن الفراعنة «برآمون» أى مدينة الإله آمون .. وفى العهد البيزنطى أطلق عليها (سين) أو القلعة .. ثم اسم «بلوز» و «بلوزيم» أى الوحل أو الطين .. وهذه المدينة هى موقع مدينة «بالوظة» الحالية.. وكانت مدينة الفارما مفخرة ملوك مصر على طوال العصور .. ضمن مقاطعة «خنت أيابت» والتى كانت مدينة «ثارو» (القنطرة الحالية عاصمة لها) .. وكانت مدينة ثارو تتحكم فى طريق حورس الحربى الذى كان معتدًا من القنطرة إلى رفح .. والفارما كانت تقع بالتحديد على بعد ثمانية وعشرين كيلو مترًا من موقع بورسعيد الحالى .. وكانت فى العصور الوسطى من أكثر موانئ الشرق الأدنى نشاطًا .. ويقول أحد المؤرخين أن مدينة الفارما قد هدمت وحرقت تمامًا على يد الصليبيين فى عام ١١١٨ ميلادية.. كما يقول ياقوت الحموى فى مجمع البلدان أن الفارما قد عرفت باسم «البلوزيوم» أو مدينة الطين لوقوعها فى منطقة من الأوحال بسبب تغطية مياه البحر المتوسط لأراضى تلك المنطقة وكان أهلها من القبط وبعضهم من العرب من قبيلة بنى حرى، ومعظم تجارتهم من نوى البلح والشعير وعلف الحيوانات .. ومنطقة الفارما الآن من أهم المناطق الأثرية فى سيناء حيث تحوى آثارًا مهمة جدًا من عصور مختلفة.. ومع بداية أبحاث حفر قناة السويس بعد حصول دى ليسبس على عقد امتياز حفر قناة السويس خرج فى رحلة استكشافية

ومعه موجيل بك كبير مهندسى الحكومة المصرية فى رحلة استكشافية لمنطقة برزخ السويس .. حيث وصلا إلى الفارما فى يوم ١٠ من يناير عام ١٨٥٥، وبعد ذلك قدم موجل بك ولينان مشروعهما التمهيدى لحفر قناة السويس والذى أثبت أنه ليس هناك عقبات فنية تعترض شق قناة مستقيمة تصل بين البحرين المتوسط والأحمر بطريق مباشر .. وبتاريخ ٣٠ من أبريل عام ١٨٥٥ شكل دى ليسبس لجنة دولية لدراسة تقرير لينان وموجيل .. وفى أواخر العام وصلت الفارما .. وشاهدت الآثار القديمة الموجودة فى المنطقة مما اطمأن له أعضاء اللجنة الدولية بأن هذا دليل على عدم خطوره إنشاء تجمع حضارى فى هذه المنطقة.. كما لاحظت اللجنة أن الشاطئ على البحر المتوسط يتكون من رمال خالصة وليس به أية آثار لمخلفات طبيعية من النيل .. وهذا ما يجعل المخاوف من طغيان مياه النيل على القناة أمر غير ذى أهمية .. كما قامت اللجنه بجميع أفرادها بالاستحمام فى مياه البحر فلم يلاحظوا كُتلاً من الطين تنتقل فى المياه كما كان يشاع .. وهى الكتل التى كانت منها مخاوف من كونها قد تعطل الملاحة وتمنع السفن من الاقتراب من قناة السويس والدخول فيها .. وقامت اللجنة بتقديم رأيها بأنه لا يوجد فى منطقة خليج الفارما خطر على ميناء القناة الشمالى .. وبتاريخ ٢٥ من أبريل عام ١٨٥٩ اجتمعت اللجنة واتخذت عدة قرارات من بينها إقامة فنار لإرشاد السفن إلى موقع ميناء بورسعيد وإنشاء ورش وآلات ومنشآت أخرى ضرورية لإعداد الورش .. وكانت شركة قناة السويس قد أطلقت على بورسعيد فى البداية اسم «الليدو» كما أطلق عليها المهندسون الفرنسيون فيما بينهم اسم «معتقل كيان» CAYENIVE لأن معظم الأراضى التى أقاموا عليها معسكرهم ماعدا مجموعة صغيرة من الكثبان الرملية كانت تغمرها مياه بحيرة المنزلة فى أثناء فيضان النيل .. وكان دى ليسبس قد استهل احتفاله بافتتاح العمل فى مشروع القناة يوم ٢٥ من أبريل عام ١٨٥٩ فى موقع بورسعيد الحالى برفع العلم المصرى، كما ألقى كلمة كان من بين فقراتها أنه قال «باسم الشركة العالمية لقناة السويس العالمية وطبقا لقرارات مجلس إدارتها نضرب أول معول فى الأراضى التى ستفتح أبواب الشرق لتجارة الغرب وحضارته .. إننا هنا مجتمعون تحدونا فكرة واحدة هى فكرة الإخلاص لمسهمى الشركة ولصالح منشئها وراعيها العظيم الأمير محمد سعيد باشا .. وإن رحلة الاستكشاف التى فرغنا من القيام بها الآن لتبعث فينا اعتقاداً بأن المشروع الذى يبدأ تنفيذه اليوم لن يكون عملاً من أعمال التقدم فحسب .. بل سيزيد من قيمة رءوس الأموال التى ساعدت على تنفيذه زيادة هائلة».. ولما فرغ من

إلقاء كلمته أمسك بمعول وضرب به الأرض فى إحدى الحفر التى عملت على خط القناة وكان ذلك إيذانًا بالبدء فى عمليات الحفر .. ثم تبعه فى ذلك الوقت أعضاء اللجنة الدولية فالمهندسون ثم سائر مستخدمى الشركة.. والتفت دى ليسبس بعد ذلك إلى العمال المصريين وألقى فيهم الكلمة الآتية:-

«سيضرب كل منكم بمعوله الأرض كما فعلنا نحن الآن .. وعليكم أن تذكروا أنكم لن تحفروا الأرض فقط .. ولكن ستجلبون بعملكم الرخاء لعائلاتكم ولبلادكم الجميلة .. يحيا أفندينا سعيد باشا».. وبدأ العمل فى مشروع حفر قناة السويس وبالتحديد من موقع بورسعيد الحالى .. وتشجيعًا من الشركة للعمال المصريين أقامت لهم عششاً من الأخشاب للإقامة بها .. وكانت هذه العشش هى النواة الأولى لمدينة بورسعيد .. وفى عام ١٨٦٠ أقامت الشركة مسجدًا وعينت إمامًا لهذا المسجد .. ولم يكن هذا المسجد سوى شونة غلال أقيمت عليها مئذنة لا تليق بأى حال من الأحوال .. كما قامت الشركة ببناء كنيسة للكاثوليكيين وعينت قسيسًا لها عرفت باسم كنيسة الفرنساوى، وكان اهتمام الشركة بالمنشآت ذات الصله بالبحر كبيرًا جدًا فى السنوات الأولى لبناء بورسعيد نظرًا لأن هذه المدنية نشأت فى الأصل لتكون الميناء الشمالى لقناة السويس .. وذلك تطلب القيام بعمليات ردم كثيرة لكى تنشأ أرض المدينة على ارتفاع مناسب عن مستوى البحر .. وكانت لجنة تخطيط مدينة بورسعيد التابعة لشركة قناة السويس قد حددت أراضى المدينة بمنطقة رسمتها على أساس الحد الشمالى بالرصيف الموازى للشاطئ ومن الغرب بواسطة شارع الترسانة ومن الشرق بشارع مواز ومن الجنوب ببحيرة المنزلة.. وتم رفع أراضى هذه المنطقة لتعلو عن سطح البحر بحوالى مترين ونصف المتر .. كما تم تحديد موقع ميناء بورسعيد على شاطئ البحر المتوسط، ليناسب الدور الذى يجب أن يقوم به كثغر شمالى للقناة.. وكان أول عمل تم إنجازه فى الميناء رصيف بحرى عرف باسم رصيف أوجينى .. ثم حاجزان للأمواج أحدهما فى الغرب والآخر فى الشرق لحمايته من العوامل الطبيعية التى تهدده .. وفى نهاية عام ١٨٥٩ تم بناء فنار بورسعيد المؤقت من الخشب على الساحل .. وكان يضئ لمسافة عشرة أميال .. وكان هذا يفى بالغرض المطلوب منه فى هذا الوقت .. وعند البدء فى بناء المدينة ذاتها فى عام ١٨٦٠ تم تخطيط المدينة بشكل حضارى يشابه المدن الأوربية حيث كان عرض الشوارع ثلاثين مترًا والطرق ما بين اثنى عشر وخمسة عشر مترًا والحارات ما بين تسعة وعشرة أمتار .. وكانت كل الشوارع والطرق تخرج تقريبًا من رصيف أوجينى

الذى كان حد بورسعيد الشمالى وبالتالى كانت هذه الشوارع موازية للمجرى الملاحى لقناة السويس، تتجه من البحر إلى الصحراء أى من الشمال الجنوبى، ولم يكن موجوداً ببورسعيد حتى ١٨٧٥ شوارع تصل من الشرق إلى الغرب أى من قناة السويس إلى اتجاه بحيرة المنزلة إلا شارع واحد عرضه ثلاثين متراً يصل من الميناء إلى قرية العرب، وقد أطلق على هذا الحى اسم رئيس شركة القنال دى ليسبس .. وكانت أولى المبانى التى أنشئت ببورسعيد عبارة عن خيام أنشئت كبيرة .. ثم أكواخ نصبت بطريقة منظمة استوردتها شركة القناة من الجيش الفرنسى .. وكانت من مخلفات حرب القرم .. وقد تم إقامة هذه الأكواخ على الشريط الأرضى الذى يفصل البحر المتوسط عن بحيرة المنزلة .. ثم حلت محل الأكواخ الخشبية منازل متنقلة وشاليهات وأكشاك من الأخشاب المستوردة من شركة فرنسية كانت تعرف باسم فريرية دى فيكام .. ويمكن القول أن سكان بورسعيد الأوائل فى بدايات حفر قناة السويس (أبريل ١٨٥٩) كانوا من العمال الأوربين والمصريين.. قد أقاموا جميعاً فى الخيام والأكواخ .. أما رئيس الموقع فقد أقام فى خيمة كبيرة وأقام موظفو الشركة فى خمس خيام استبدلت بعد ذلك بأكشاك خشبية أحضرت خصيصاً من فرنسا وأقيمت على شاطئ البحر على خط الكثبان الرملية وعلى ارتفاع مترين ونصف المتر فوق مستوى سطح البحر .. ولكن الخيام لم تختف تماماً من ساحل بورسعيد .. ولكن مع تزايد الحاجة للمبانى تم زيادة عدد المبانى المصنوعة من الأخشاب المستوردة والقرميد الأحمر .. كما تم استخدام مواد محلية فى البناء مثل الحصير المكون من البوص والطين .. كما أقيمت بعض المبانى المهمة من الطوب الأحمر المحروق .. كما تم لأول مرة فى عام ١٨٦٥ استخدام المبانى سابقة التجهيز فى بورسعيد والإسماعيلية وكانت هذه المبانى من نصيب الأوربين أما سكان قرية العرب من الأهالى فقد استمروا لسنوات طويلة على إقامتهم فى العشش .. بينما أقام موظفو الحكومة المصرية فى أكواخ رديئة جداً وكانوا يتكدسون فى مساحات صغيرة بالعشرات، وكانت مكاتبات محافظة القناةقد أكدت بشكل مستمر عدم توافر مواد البناء ببورسعيد نظراً لأن أراضيها رملية لا تحتوى على أى خامات تصلح لعمل الطوب .. أو أشجار يمكن الحصول على أخشاب منها .. وسرعان ما بدأت المرافق الحيوية تنتشر فى بورسعيد بحلول عام ١٨٦٠ كانت شركة القناة قد أنشأت أول مستشفى بالمدينة لعلاج العمال .. وظلت هذه المستشفى تعمل لحساب الشركة وتستقبل المرضى من الأجانب وأبناء العرب حتى ٢٣ من أبريل عام ١٨٦٩ عندما

تسلمت الحكومة المصرية مستشفيات شركة القناة طبقًا لاتفاق تم بين الحكومة وشركة القناة.. وحتى المقابر أقامتها شركة القناة فى بورسعيد فى المنطقة العربية منها بجوار بحيرة المنزلة.. وكانت موزعة بين المسلمين واليونان والكاثوليك والبروتستانت واليهود.. ولم يكن الدفن يتم بالطرق التقليدية حيث أن حفر أى حفرة ولو لعمق نصف متر كانت سرعان ما تمتلئ بالمياه .. لذلك كان يتم بناء حجرات من الحجارة تقام الواحدة فوق الأخرى وأحيانًا كانت ترتفع إلى ثلاثة أدوار .. وكان لوجود الأجانب بأعداد كبيرة ببورسعيد وتمتعهم بحرية إقامة المحلات العامة والملاهى والخمارات والمقاهى .. وتشبه المدينة بالمدن الأوربية من العوامل التى ساعدت على وجود ظاهرة البغاء..

.. فقد وجدها بعض النساء البغايا وكُنَّ يعملن طرف بعض النساء، أوفى هذه الأماكن التى يديرها بعض بعض الرجال أو النساء الأجنبيات وبخاصة من النمساويين والإيطاليين وغيرهم .. وكن ينتمين إلى عدة جنسيات فمنهن الإيطاليات والأروام وغيرهم، ومنهن العربيات من الشام والسودان ومن مصر خاصة من دمياط وكانت أحداهن من القاهرة ومن دول أخرى مثل تركيا والحبشة .. كما جاء فى الوثيقة رقم ١٢٧ من دفتر محافظة القناة رقم ٣٢٤ بتاريخ ٢٦ من جماد ثان سنة ١٢٨٢ هجرية.. وقد عانى الأهالى بقرية العرب ببورسعيد من وجود أمثال هؤلاء فى الأماكن التى يقيمون فيها .. لذلك طلبوا مرارًا بنقلهن من القرية .. وبالفعل تم ذلك .. حيث أعد خصيصًا لهن مكان آخر عرف باسم «محطة النساء الفواحش» .. كما جاء فى وثيقة رقم ٢١ من دفتر محافظة القناة رقم ٤٥٥ بتاريخ ٣٠ من صفر سنة ١٢٩٣ هجرية .. كما عين على هذا المكان أحد الخفراء، وكان يتم الكشف الطبى عليهن بواسطة طبيب صحة بورسعيد للتأكد من خلوهن من الأمراض..

ولأن موقع بورسعيد كان صحراويا .. فقد حرصت شركة القناة على كسر الرتابة لدى سكانها خاصة من الأجانب، لذلك حاولت إقامة أول حديقة بالمدينة فى عام ١٨٦٠ وكانت الأشجار تغرس فى صناديق من الأخشاب وضعت فيها أشجار الصنوبر .. كما تم زراعة حوالى نصف فدان كأول حديقة ثابتة أنشأها طبيب يونانى يدعى زرب بالاشتراك مع صيدلى فرنسى شهير .. وكانت هذه الحديقة داخل مستشفى بورسعيد .. وفى عام ١٨٦٢ تم زراعة حديقة ضخمة ببورسعيد وتمت تسميتها بحديقة المنشية وكانت تتوسط المدينة وتابعة لمحافظة القناة واحتوت على أشجار الفواكه مثل الرمان والبرتقال واليوسفى والتوت والزيتون والعنب والجميز

والعديد من أصناف الأزهار مثل الورد البلدى والتمر حنة والقرنفل بتوسيع هذه القناة مشاركة مع الحكومة المصرية وأقامت بها أول «كشك موسيقى» بالمدينة .. وكانت تستقدم فرقًا موسيقية صغيرة للعزف به مرتين فى الأسبوع .. وقامت الشركة فى العام التالى ١٨٧٤ بإضافة الحديقة بمصابيح غاز أحضرتها من مخازنها بمنطقة المكس بالإسكندرية .. وتم توسعة الحديقة وتعيين خفير واحد لحراستها .. وتركيب مقاعد خشبية فى أماكن متفرقة منها .. وكان القطاع الخاص قد بدء يظهر فى بورسعيد منذ الأيام الأولى لبداية حفر القناة فى أبريل عام ١٨٥٩ .. فى شكل بعض الباعة الجائلين الذين قدموا من دمياط ورشيد وبعض المدن المجاورة لبيع المأكولات الرخيصة لعمال الحفر ..

واعتبارًا من عام ١٨٦٠ ظهر نشاط تجارى للأجانب فى المدينة وبالتحديد فى تجارة الفحم وغاز الاستصباح وأدوات ومواد البناء .. كما افتتحوا بعض المحلات الصغيرة لتجارة المأكولات .. وظهرت الفنادق التى امتلكها الأجانب بداية من عام ١٨٦٥ .. وكان أول فندق كبير ظهر بالمدينة فى عام ١٨٦٦ يحمل اسم جراند هوتيل مدام بانيو .. وكانت تمتلكه سيدة فرنسية شاركت تاجرًا تركيا فى إنشائه .. كما أقام فرنسى آخر فندقًا أطلق عليه اسم «اللوفر» .. وبنى هولندا فندقًا ثالثًا .. وقد جاء فى إحدى وثائق محافظة القناة أن هذه الفنادق كانت مؤسسة بشكل جيد جدًا ونظيفة والطعام المقدم بها ممتاز .. وكانت كل الفنادق مقامة على ساحل البحر .. وكان أصحابها يبعثون بمندوبين من طرفهم لجذب النزلاء .. كما كانت الحكومة المصرية تبعث بضيوفها فى بورسعيد للإقامه فى هذه الفنادق وبحلول سبعينيات القرن التاسع عشر أصبحت بورسعيد جاذبة بشكل كبير للغرباء من الوطنيين والأجانب كذلك مما أدى ظهور عدة فنادق أخرى كان من أهمها فندق دى فرانس ..

وعلاوة على الفنادق ظهرت المصايف على شاطئ البحر حيث أقام فرنسى أول مصيف فى عام ١٨٦٩..

ومن أهم المشروعات التى نفذها الأجانب بمدينة بورسعيد إنارتها .. حيث تم بناء «وابور نور» لتوليد الكهرباء وبدء العمل بالفعل يوم ٢٧ من أكتوبر عام ١٨٧٦ .. وفى نفس التوقيت تمت إنارة الميادين والشوارع الرئيسية بعدد ٢٠١ مصباح تعمل بغاز الاستصباح ..

وكان أول مشروع صناعى خاص يقام بالمدينة مصنعًا للثلج أقامه رجل مالطى عام ١٨٧٠..
وكان إنتاجه يزيد عن حاجة المدينة مما أدى إلى تصدير بعض إنتاجه لمدينتى

دمياط والإسماعيلية كما وجدت ببورسعيد بعض المعامل لصنع الخمور كان يمتلكها بعض الأجانب ..

وافتتح بعض الرعايا البريطانيين عدداً غير قليل من الخمارات سواء بالمدينة أو بحى العرب .. ورغم أن الحكومة المصرية لم ترخص للنساء بالعمل فى هذه الخمارات إلا أن الشركة وضغوط الأجانب قد سمحت بتواجد العشرات منهن بها ..

ومع بداية حفر القناة تنبهت الحكومة المصرية لموقع بورسعيد .. نظراً لوجود عدد من الملاحات بالمنطقة .. فسمحت لبعض التجار المصريين بتصديره إلى الخارج .. كما قامت بعقد اتفاق مع تاجر مصرى يدعى جرجس تادرس بالعمل كملتزم لملح بورسعيد والمناطق المحيطة بها على خط القناة وحتى بورسعيد ..

كما قررت الحكومة جعل بورسعيد محطة لرسو سفن إحدى شركاتها والتى كانت تعمل بين ميناء الإسكندرية وموانى الشام والأناضول وهى الشركة العزيزية .. وكان يتم لصق إعلانات عن مواعيد الرحلات فى الشوارع والميادين الرئيسية إضافة بمرور منادى لنفس الغرض .. وكانت هذه الرحلات تتم كل خمسة عشر يوماً ..

وتولت محافظة بورسعيد تحصيل أثمان التذاكر حتى أواخر عام ١٨٦٨ .. وكانت هذه المبالغ تحفظ كأمانة فى جمرك الميناء حتى يتم تسليمها إلى ربان أحد السفن التابعة للشركة لتوصيلها إلى وكيل الشركة بالإسكندرية ..

ومن المشروعات التى أقامتها شركة القناة ببوسعيد سلخانة لذبح المواشى على ساحل البحر المتوسط فى عام ١٨٦٥ .. وكان طبيب الصحة التابع للحكومة المصرية يشرف على عملية الذبح بها اعتباراً من عام ١٨٦٧ .. كما تم إبلاغ السكان بعدم شراء اللحوم غير المدموغة ابتداء من ٢٦ من مايو ١٨٦٨ ..

ومن جهة أخرى وعلى صعيد نشأة الإدارة ببورسعيد .. يعتبر شهر مارس من عام ١٨٦٣ هو البداية الحقيقية لدخول الحكومة المصرية لمنطقة شمال القناة.. حدث ذلك عندما أصدر إسماعيل باشا أمراً بإنشاء محافظة القناة.. وعين إسماعيل حمدى محافظًا لها .. وفى أواخر عام ١٨٦٤ بدأت طلائع البوليس المصرى تصل إلى المدينة.. وكانت محافظة القناة فى هذا التاريخ تشمل الإسماعيلية وبورسعيد .. وفى أوائل عام ١٨٦٥ تم تعيين أول مأمور للمحافظة التى كان مقرها الإسماعيلية .. وبالتالى كانت بورسعيد تابعة للإسماعيلية .. وتم فصل بورسعيد عن الإسماعيلية وأعتبارها محافظة منفصلة فى يوم ٣٠ من أغسطس سنة ١٨٦٦ حين صدر قرار بتعيين مصطفى بك محمد محافظًا لها .. وبعد ذلك تبدلت الأدوار ففى يوليو من عام ١٨٧٦ صارت محافظة الإسماعيلية تابعة لمحافظة بورسعيد .. كما أشرف محافظ بورسعيد على محافظة السويس طبقًا للأمر الحكومى العالى الصادر فى مايو من عام ١٨٧٧ .. ولكن ذلك كان بصفة مؤقتة حيث لم يستمر طويلاً .. وكان السبب فى هذه السيطرة البورسعيدية رغم بعدها عن مركز صنع القرار ببورسعيد هذا هو التقدم والنمو الكبير الذى حققته أكثر بمراحل من محافظى السويس والإسماعيلية .. وسرعان ما اتسعت دائرة محافظة بورسعيد لتشكل فى أوائل سبتمبر ١٨٧٩ بالإضافة إلى قرية العرب والضواحى الممثلة فى بر الإنجليز والبر الشرقى محطة رأس العش وكانت تعرف باسم الدهبية وتبعد عن بورسعيد بأربعة كيلو مترات وكذلك القنطرة وتوابعها .. أما بوغاز الجمل فكان يتبع مصلحة المطرية وصحة دمياط.. وكان أول علم مصرى رفع على مبنى محافظة بورسعيد فى عام ١٨٦٨ كأمر محافظ القناة .. وبخصوص الدورة المستندية لمحافظة بورسعيد فقد خرجت كنسخة من الدورة المستندية لمحافظة دمياط باعتبارها أقرب المحافظات .. ولأن محافظة الإسماعيلية القريبة أيضًا كانت قد أنشئت حديثة ولم تستكمل دورتها المستندية..

وبخصوص الموظفين الحكوميين فقد كان عددهم حتى أواخر عام ١٨٦٦ ببوسعيد خمسة فقط من بينهم المحافظ .. وبتاريخ ٢٣ من نوفمبر ١٨٧٠ صدر الأمر العالى بخصوصة ترتيب محافظة بورسعيد بناء على تصور تقدم به سليمان بك نيازى محافظها فى ذلك الوقت .. وفى هذا التصور الذى تم تنفيذه بالفعل تم رفع عدد موظفى الحكومة بها إلى ٤٨ فرداً منهم المحافظ .. وذلك علاوة على أربعين من رجال الشرطة .. وقوات للجهادية بلغت ١٤٠ بين مختلف الرتب ..

وكان أول معسكر حقيقى يقام فى بورسعيد للبوليس قد تم الانتهاء منه فى أبريل سنة ١٨٦٥ وعرف باسم قره قول العرب .. وفى عام ١٨٦٧ تم بناء أربعة قره قولات أخرى: الأول بجوار كنيسة الكاثوليك والثانى خلف القنصلية الفرنسية والثالث فى نهاية سوق الخضار والرابع فى حارة المالطية ..

وكانت الحكومة المصرية قد استأجرت حجرتين فى عام ١٨٦٠ من شركة القناة وحولتهما إلى سجن .. وفى عام ١٨٧٠ تم نقل السجن إلى مبنى أكبر بجوار المحافظة ..

ويرجع التفكير فى إنشاء جمرك بورسعيد إلى أواخر سنة ١٨٦٣ .. وفى مايو سنه ١٨٦٥ قامت نظارة الأشغال بتعيين المكان الخاص بذلك الجمرك وتم افتتاح جمرك بورسعيد عام ١٨٦٦ ..

وإذا كانت الحكومة المصرية قد أولت جمرك بوسعيد وقلم الجوازات بها عناية خاصة .. فإنها قد أولت البريد والتلغراف عناية كبيرة أيضاً .. حيث أصدر إسماعيل باشا أمراً إلى ناظر الأشغال بترتيب إدارة للبريد فى منطقة القناة ومنها بورسعيد بطبيعة الحال .. وبالفعل تم افتتاح مكتب بريد بورسعيد رسمياً فى يوم ١٦ من أغسطس سنة ١٨٦٨ .. وفى السنوات الأولى لإنشاء المدينة ظلت المشكلة الكبرى متمثلة فى طرق النقل والمواصلات من وإلى المدينة .. فقد كانت الطرق البريدية منعدمة تقريبا .. وكان اتصال بورسعيد بالشام وأوربا عن طريق البحر المتوسط أسهل كثيراً من اتصالها بالأقاليم المصرية .. وكان الاتصال الوحيد المتاح مع دمياط عن طريق بحيرة المنزلة بواسطة القوارب .. وفى عام ١٨٦٠ قامت شركة قناة السويس بتمهيد طريق برى ضيق بين المدينتين .. حيث تم الاتصال عن طريق هذا الممر بين دمياط وبحيرة المنزله .. وأيضا تم تصنيع بخاريتين من الصاج داخل البحرية.. وفى عام ١٨٧٩ قام بعض تجار الفحم الإنجليز بتسيير سفينة بخارية للعمل بين بورسعيد ودمياط عن طريق البحر المتوسط .. وكان الاتصال بين بورسعيد

والإسماعيلية صعبًا للغاية فى السنوات الأولى لحفر القناة.. حيث كانت شركة القناة تسير صنادل صغيرة تسير فى قناة السويس بعد افتتاح القناة مباشرة .. وأيضًا فى أعقاب افتتاح القناة قامت الشركة بإنشاء خط ملاحى منتظم لنقل الركاب بين بورسعيد والسويس .. كما عملت إحدى البواخر الخاصة المملوكى لرجل يونانى بين المدينة والإسكندرية وكانت تقوم برحلة كل عشرة أيام .. وفى عام ١٨٦٩ أصدر الخديو إسماعيل أمرًا عاليًا بمد خط حديدى بين بورسعيد والعريش ولكن هذا المشروع لم يتم .. رغم وصول المهمات والآلات الخاصة بالإنشاء إلى مخازن فى بورسعيد فى شهر أبريل ١٨٧٠ .. وأشرفت نظارة الجهادية (الجيش) ومصلحة السكة الحديد على إنشاء هذا الخط .. وكان من المفترض الانتهاء منه فى خلال ثلاث سنوات.. وعهد بالمشروع إلى المقاول الفرنسى جودان وأشرف عليه من الجانب المصرى المهندس محمد أفندى دياب .. وبالفعل تم عمل الكثير من المشروع .. وعمل فيه الآلاف من العمال والفنيين والمهندسين .. وعندما قارب المشروع على الانتهاء تم إحضار القطارات اللازمة لتشغيله .. وتم بالفعل تجربة بعضها.. وتم أيضًا بناء صهاريج المياه اللازمة لتزويد القطارات الختى كانت تعمل بالفحم .. وأحضرت جميع مستلزمات تشغيل هذا الخط من فحم وزيوت وشحومات وقطع غيار ..الخ

.. ونظم الخفراء اللازمين للحراسة.. ولكن لأسباب مجهولة وغامضة صدرت الأوامر من الحكومة المصرية إلى محافظة بورسعيد بفك هذا الخط فى كلٍ من البرين الشرقى والغربى وإرسال معداته وأدواته إلى الإسكندرية .. وعلى هذا ظلت بورسعيد بدون أى خط حديدى حتى تم ربطها بخط القاهرة الإسماعيلية فى أوائل عام ١٨٩٣ .. وقد صادفت مدن وقرى منطقة القناة «باستثناء السويس بشكل جزئى» أن شركة القناة كانت تعتبرها ملكًا خالصًا لها تطبيقًا لفرمان امتياز حفر قناة السويس من جهة ولأن الشركة فى حقيقة الأمر قد أنشأتها من العدم من جهة أخرى .. وكانت الأراضى التى استولت عليها الشركة قد بلغت ١٥١ ألف فدان .. وكانت منها أراضٍ صحراوية مثل منطقة الإسماعيلية وأراضٍ صخرية فى امتداد جبل عتاقة فى الجنوب وأراضى مستنقعات وبرك كمعظم أراضى منطقة بورسعيد .. وكان سعيد باشا قد أصدر قرارًا بمنع أى بيع أو شراء فى أراضى امتياز حفر القناة باعتبارها أراضٍ حكومية.. ولكن دى ليسبس تعمد تجاهل هذا القرار .. والدليل على ذلك المقال الذى نشره فى جريدة «التيمس اللندنية» بتاريخ ٣٠ من أكتوبر ١٨٥٥ قال فيه «أن أحد مصادر الأرباح المشروعة لشركة القناة، سيكون بلا شك ثمن أراضى البناء الواقعة

على ضفاف القناة مباشرة وحول ميناء التمساح الداخلى الذى سيكون إسكندرية جديدة ».. وأمام هذا الحديث الخطير حاولت حكومة تركيا سلخ منطقة القناة وسيناء بالكامل عن مصر وضمها إلى ولاية الشام التى كانت تتكون فى هذا الوقت من فلسطين وسوريا ولبنان .. ولهذا سارع إسماعيل باشا إلى مواجهة أطماع كلٍّ من دى ليسبس وتركيا .. فقام بتوقيع اتفاقيين مع الشركة بتاريخ ١٨ ، ٢٠ من مارس سنة ١٨٦٣ .. وكان إسماعيل يهدف من عقد هاتين الاتفاقيتين إلى عدم التنازع مع الشركة حول ملكية الأراضى على جانبى قناة السويس وترعة الماء العذب .. وفى اتجاه تركيا تحرك إسماعيل باشا بقوه ودهاء وتدليس أيضًا .. حيث قام بدفع الرشاوى وشراء الذمم ليصدر الباب العالى فى ٣ من أغسطس ١٨٦٣ فرمانًا بموافقته على مشروع قناة السويس كمشروع تجارى فقط .. على أن تحصل الشركة على موافقة الوالى (إسماعيل باشا) على الأراضى التى تلزمها للمشروع وترد ما زاد عن ذلك للحكومة المصرية .. وبتاريخ ١٢ من أكتوبر عام ١٨٦٣ خاطب نوبار باشا شركة القناة لرد الأراضى التى تنازلت عنها الحكومة للشركة .. وتم الاتفاق على أنها زائدة عن حاجتها .. ولكن الشركة مستنده على تأييد الحكومة الفرنسية ماطلت فى تسليم هذه الأراضى .. ليتم الاحتكام إلى إمبراطور فرنسا ليصدر الحكم الذى سبق وتحدثنا عنه .. ولكن المهم فى هذا الاتفاق أن الحكومة المصرية أصبح من حقها استغلال أى مساحة خالية فى المدينة لصالح إدارتها مثل البريد والجمرك والثكنات العسكرية .. وهو ما جعل لبورسعيد فرصًا أكبر فى النمو والازدهار ..

ثالثا : الإسماعيلية

لم يثبت بشكل يقينى أن موقع مدينة الإسماعيلية الحالى كان يحوى فى أى عصر من العصور تجمعات سكنية يمكن أن توصف بأنها كانت تشكل مدينة أو حتى قرية.. وأقرب موقع عثر على آثار لوجود تجمعات سكنية مهمة به كان «تل المسخوطة» والذى يبعد مسافة ١٦ كيلو متر شمالى مدينة الإسماعيلية.. وأيضًا كانت هناك مدينة فرعونية مهمة فى موقع القنطرة الحالى وهى مدينة «ثارو» وكانت عاصمة الاقليم الرابع عشر فى مصر السفلى .. ومن آثار العصر الرومانى التى عثر عليها فى «تل المسخوطة» لوحة للملك بطليموس الثانى اكتشفها الأثرى الفرنسى ادوار ناڤيل فى أثناء إجراء حفائر أثرية عام ١٨٨٣ وهى عبارة عن لوحة من حجر الجرانيت الرمادى يبلغ ارتفاعها ١,٢٨ مترًا وعرضها ٠,٩٨ مترًا وهذه اللوحة محفوظة الآن بالمتحف المصرى»

وفى حالة الكلام عن الإسماعيلية الحالية التى هى موضوع بحثنا هذا، فإن حفر قناة السويس وما ورد فى فرمانها الثانى هو البداية الحقيقية لهذه المدينة .. فقد نصت المادة الثالثة أن قناة السويس تخترق بحيرة التمساح .. كما نصت المادة الرابعة على أن تخرج قناة الرى المعدة للملاحة النهرية بالقرب من مدينة القاهرة وتسير فى وادى الطميلات وتنتهى لتصب فى القناة البحرية الكبرى عند بحيرة التمساح .. كما نصت المادة الخامسة على أن قناة الرى تلك تتفرع قبل مصبها فى بحيرة التمساح فيتجه فرع من هذه النقطة إلى السويس وفرع آخر إلى الطينة (بورسعيد) بمحاذاة القناة البحرية الكبرى (قناة السويس) .. وكانت السادسة هى أهم المواد فى تاريخ الإسماعيلية وإن كانت هذه المادة لم تنفذ حتى الآن .. وقد كان النص كالتالى :-

(تحول بحيرة التمساح إلى مرفأ داخلى صالح لاستقبال أكبر السفن حمولة) والغريب أن عقد الامتياز قد جعل بناء ميناء بورسعيد وتحسين ميناء السويس فى حالة الاقتضاء فقط .. ولكن العكس هو ما تم .. لم تنشئ الشركة أى ميناء فى الإسماعيلية .. وتم إنشاء ميناء بورسعيد وتحسين ميناء السويس ..

وكانت مدينة الإسماعيلية تعتبر حالة منفردة من البداية فبدلاً من بناء الميناء تحولت الفكرة إلى بناء عاصمة إدارية لمنطقة القناة وكان القرار الذى اتخذه الخديو إسماعيل فى عام ١٨٦٢ ببناء حوض إصلاح سفن بالسويس أوقف مشروع بناء ميناء على بحيرة التمساح .. وقد رأى «فوزان» كبير مهندسى الشركة أن موقع بحيرة التمساح فى وسط برزخ السويس موقعًا إستراتيجيًا .. فضلاً عن أنه يقع تقريبًا فى منتصف المسافة بين طرفى القناة البحرية .. وهو أيضًا نقطة التقائها مع ترعة الماء العذب المتفرعة من النيل .. ومن هنا تأتى سهولة نقل وتوريد الماء العذب .. لذلك صمم فوزان على فكرة جمع الإدارات للشركة وللمقاولين العاملين بعقود فى حفر القناة فى مكان واحد ..

وكان أول مبنى ثابت يقام بالإسماعيلية شالية خشبى أقامته الشركة على الربوة العالية المطلة على بحيرة التمساح فى المنطقة التى كانت تعرف باسم عتبه الجسر «نمره ٦ الان» وكان السبب فى بناء هذا الشالية استخدامه كاستراحة فاخرة يقيم فيها والى مصر محمد سعيد باشا .. لمنطقة التمساح التى بدأت يوم ٦ من ديسمبر ١٨٦١ .. وقد تم تزويد هذا الشالية بجهاز تلغراف حتى يستطيع الوالى تصريف شئون ولايته ..

وفى يوم ٢٧ من أبريل سنة ١٨٦٢ تم وضع حجر الأساس لمدينة التمساح ..

وكان الموقع الذى تم اختياره مكانًا للإسماعيلية يقع على مسافة ٨٨ كيلو متر من السويس ونحو ٨٠ كيلو متر من بورسعيد .. وهو موقع يتميز بوضع فريد، فلقد أخذت الإسماعيلية شكل شريط ممتد على الطرف الشمالى من بحيرة التمساح بجزء من مدخل القناة على تلك البحيرة بواجهة رئيسية جنوبية وبذلك فإن واجهة المدينة تصبح على هذا الأساس على عكس أتجاه الريح السائد .. ومن جهة أخرى يبدو أن توجيه المدينة للتعامد مع مسار الشمس كان مقصوداً .. مما جعلها بعد ذلك وحتى تأميم القناة فى عام ١٩٥٦ مشتى للأجانب ..

وفى يوم ٤ من مارس ١٨٦٣ تم تغيير اسم مدينة التمساح إلى مدينة الإسماعيلية تكريمًا لجلوس إسماعيل باشا على عرش مصر .. وقد حدث هذا فى حفل كبير أقامته شركة القناة شهده كبار رجال الشركة ولورد إليوت ELLUOT محافظ دلهى السابق .. ومسيو لانج LANGE مندوب الشركة فى إنجلترا .. وقد ألقى دى ليسبس خطابًا فى الحفل قال فيه :-

(إن اسم سعيد باشا قد تم إطلاقه على مدينة بور سعيد عند مدخل القناة.. والآن يجدر بنا أن نطلق اسم الوالى الحالى على مدينة التمساح اعترافًا بفضله ..) وفى أعقاب هذا الحفل أرسل الوالى الحالى على مدينة التمساح أعترافًا بفضله ..) وفى أعقاب هذا الحفل أرسل دى ليسبس برقية إلى إسماعيل باشا قال فيها :-

(لقد كرست بورسعيد لتخليد اسم الأمير الذى بدأ إنشاء القناة .. وسوف تخلد الإسماعيلية اسم الأمير الذى سوف يتابع ويتم مشروعنا الكبير ..)

ويجب ملاحظة أن الإسماعيلية قد استفادت بشكل كبير جداً بإطلاق أسم حاكم مصر فى وقت بنائها عليها .. حيث لم يؤثر موت سعيد باشا على حركة التعمير بالمدينة.. ومضى الأهالى فى إقامة الأكواخ فى حى العرب .. كما مضت الشركة فى إقامة الڤيلات للأجانب وكبار موظفيها وموظفى الحكومة من المصريين .. وقد ساعد إسماعيل شركة القناة بقوة على المضى قدمًا فى عملها الدئوب لجعل مدينة الإسماعيلية مكانًا صالحًا لتدار منه قناة السويس .. وتقام فيه الورش اللازمة للمشروع وإنشاء المبانى الإدارية والمحلات والمخازن والمساجد والكنائس والمدارس والمستشفى وغيرها من المرافق المهمة ..

وقد كلفه إسماعيل باشا وزيره نوبار باشا بعقد اجتماع من دى ليسبس للتأكيد الكامل على رغبة الحكومة المصرية فى أن توكل الشركة أقصى عناية ممكنة فى

تخطيط بناء المدينة .. وبالفعل تضافرت الجهود المشتركة للشركة والحكومة فى جعل الإسماعيلية قطعة من أوربا حتى أن دى ليسبس وفى محاضرة بباريس فى أوائل عام ١٨٦٣ وصف الإسماعيلية بأنها «باريس الصغرى» .. وقد ظل هذا الاسم ملازمًا للمدينة لفترات طويلة، حتى أنه فى نهايات القرن التاسع وبدايات القرن العشرين قامت مصلحة السكك الحديدية بطبع تذاكر السفر مكتوب عليها «باريس الصغرى» بدلاً من «الإسماعيلية» .. فكانت التذكرة من القاهرة إلى الإسماعيلية يطبع عليها «القاهرة – باريس الصغرى»..

وفى مارس من نفس العام أصبحت الإسماعيلية عاصمة محافظة القناة المكونة من بورسعيد إضافة إلى الإسماعيلية .. وكان ذلك لأسباب عده علاوة على التطور الكبير .. من أهمها قرب الإسماعيلية من الأقاليم المصرية والقاهرة ..

وعندما كانت بورسعيد تابعة للإسماعيلية منذ مارس ١٨٦٣ .. كانت بورسعيد تلجأ إلى عاصمة المحافظة «الإسماعيلية» فى كل ما تحتاجه من متطلبات الإدارة مثل الأسلحة والبارود وكسوة رجال البوليس والأخشاب .. وكذلك الورق والبرشام والعرضحالات وتذاكر المرور وأوراق التمغة الميرى والإعلامات الشرعية والأختام وزخم التأديب والقيود الحديدية وأدوات النظافة والفحم والبن والسكر وغيرها من الأدوات والمهمات والمواد، سواء كانت متوفرة بالإسماعيلية باعتبارها عاصمة المحافظة أو يتم طلبها من الجهات المختصة .. ولكن الحسابات المالية الخاصة بمحافظة القناة كانت تتم فى مديرية الشرقية.. وبالتالى كانت التعينات لموظفى الحكومة فى المحافظة يتم تحويل مرتباتهم على مديرية الشرقية..

وبحلول عام ١٨٦٤ أصبحت الإسماعيلية منظمة إلى حد بعيد بالقياس إلى المرحلة السابقة.. وامتدت إليها يد العمران ..

ولما غادر العمال ساحات الحفر فى نهاية شهر مايو سنة ١٨٦٤ بعد إلغاء السخرة، تركوا وراءهم شبكة مواصلات مائية على درجة كبيرة من الاهمية.. وبفضل هذه الشبكة المائية أصبح التموين المائى والغذائى ونقل معدات وأدوات ومواد البناء أمرًا سهلاً ..

وفى عام ١٨٦٧ شهدت منطقة الإسماعيلية حدثًا فى غاية الأهمية.. عندما بدأ العمل فى مد خط السكة الحديد من الزقازيق إلى الإسماعيلية .. وهذا الخط كان فى الحقيقة امتدادًا لخط بنها الزقازيق الذى أنشأه سعيد باشا وكان طوله ٣٦ كيلو متر وتم افتتاحه فى عام ١٨٦٠ ..

وفى حقيقة الأمر كان الهدف من إنشأ خط الزقازيق الإسماعيلية خدمة مشروع حفر قناة السويس حيث استخدم هذا الخط فى نقل العمال بالمجان إلى ساحات الحفر ..

وأيضًا نقل المعدات والمهمات والمؤن اللازمة لاستمرار عمليات الحفر .. ولتحقيق ذلك تم مد خط حديدى بطول ثلاثمئة متر من محطة الزقازيق إلى ترعة الإسماعيلية لتسهيل نقل المهمات .. وكانت الحكومة فى عهد إسماعيل باشا قد أولت خط الزقازيق الإسماعيلية أهمية كبرى فأقامت المحطات والأرصفة والمزلقانات حتى أصبح هذا الخط من أكثر الخطوط الحديدية تنظيمًا فى مصر .. وتذكر وثائق مصلحة السكك الحديدية فى هذا الوقت أن الحكومة انصرف اهتمامها بشكل كبير بإنشاء المظلات والسقائف التى تحمى الركاب والبضائع من التأثيرات الجوية كحرارة الشمس والأمطار والندى والرياح .. ورغم ما كانت تكلفه هذه الأعمال من نفقات باهظة، فإنه كان يتم إنشاؤها فى أى محطة يثبت حاجتها لها ..

وكانت محطة سكك حديد الإسماعيلية التى تم بناؤها فى عصر إسماعيل باشا كانت من أجمل المبانى بمنطقة القناة.. حيث أحيط بها من كل الجهات مظلات ذات أعمده حديدية بديعة التصميم ..

ومن منطقة نفيشة التى تقع على مسافة أربعة كيلو مترات شرقى الإسماعيلية تم مد خط حديدى إلى مدينة السويس موازيا لقناة السويس بطول ٨٨ كيلو متر ..

كما أصدرت الحكومة المصرية قرارًا بمنح امتياز لشركة قناة السويس فى عام ١٨٨١ لمد خط حديدى «مفرد» بين الإسماعيلية وبورسعيد .. وقد أتاحت هذه الخطوط ربط منطقة القناة بأكملها بباقى الأقاليم المصرية ..

وكان من أهم ما تم إنشاؤه بالإسماعيلية من خلال عصر الخديو إسماعيل شبكة محكمة من مواسير المياه .. وإقامة عدد كبير من صنابير رش الحدائق وإطفاء الحرائق خاصة فى حى الإفرنج ..

وفى عام ١٨٦٩ ومن خلال تنظيم فوضى التقاضى فى مصر تم إنشاء محكمة الإسماعيلية الإبتدائية ضمن ثلاثة محاكم فقط أنشئت فى مصر كان أولها بالقاهرة والثانية بالإسكندرية .. وفى أعقاب افتتاح القناة فى نوفمبر ١٨٦٩ أصبحت مدينة الإسماعيلية أكبر مدينة حدائق ليس فى مصر، بل فى منطقة الشرق الأوسط بأثرها .. وظهرت بالمدينة أعداد كبيرة من الأشجار المستوردة والتى لم تكن مصر تعرفها من قبل مثل شجرة الميموزة ونخيل الزينة المجلوب من جزيرة مدغشقر والعديد من

أشجار الفواكه الأوربية وشجيرات البن الإفريقية..

وقد افتن الخديو إسماعيل فى جعل المدينة التى تحمل اسمه تضارع المدن الأوربية فى التنسيق والتنظيم كانت الحدائق العامة الفسيحة وسط المدينة والتى تتفتح أزهارها مع بدايات فصل الربيع، فتعطى المدينة شكلاً جماليًا فاتنًا .. كذلك انتشرت نافورات المياه الرخامية البديعة وأحواض الأسماك المفتوحة .. كما شيد بها قصره الفاخر الذى أرهق ميزانية مصر من فرط ما تم صرفه عليه ..

كما قامت شركة القناة بتشييد شاليه فاخر لرئيسها فردينان دى ليسبس .. وشيدت العديد من القصور الأخرى التى تحيط بها الحدائق المليئة بالأزهار والفواكه .. وفى وقت افتتاح قناة السويس كانت محطة السكك الحديدية هى مركز المدينة تتفرع منها الشوارع الرئيسية، حيث ميدان المحطة الذى عرف باسم ميدان دى ليسبس والذى يخرج منه شارع متسع منظم سمى بشارع الإمبراطورة أوچينى يتجه إلى الشرق ناحية ترعة المياه العذبة وبحيرة التمساح وفى نهايته ميدان الكونت دى سيريون الموصل إلى الهويس المقام على ترعة الإسماعيلية .. وبعد الهويس وعلى امتداد شارع الإمبراطورة أوچينى شارع جيشار الذى ينتهى إلى أرصفة وأحواض الملاحة الداخلية على بحيرة التمساح .. ويتقابل شارع الإمبراطورة مع شارع محمد على الممتد بمحاذاة ترعة الإسماعيلية بطول ٢ كيلو متر .. وكانت حدائق الإسماعيلية الشهيرة تقام على جانبى هذا الشارع وتبلغ مساحتها حوالى ١٤ فدانا استأجرتها الشركة من الحكومة المصرية بإيجار رمزى قدره جنيه واحد للفدان سنويًا .. على أن تقوم شركة القناة بإنشاء هذه الحدائق وتنسيقها وصيانتها.. ويجدر الإشارة إلى أن مدينة الإسماعيلية كانت مقسومة بشكل حاد جدًا بين حى الإفرنج المخصص للأجانب وحى العرب المخصص للمصريين .. خاصة فى المساحات الخضراء التى كانت منتشره بشكل كبير فى الحى الإفرنجى وشبه معدومة فى حى العرب .. كذلك اتساع الميادين والشوارع حيث الفرق الكبير بين الحالتين لصالح حى الإفرنج بالطبع .. وفى فترات عديدة من عمر مدينة الإسماعيلية كان ممنوعًا على المصريين دخول حى الإفرنج إلا بتصريح تمنحه له شركة قناة السويس ..

الجزء الثاني:
شريان النضال الوطني

منطقة القناة فى أعقاب الاحتلال البريطانى

فى أعقاب هزيمة العرابيين فى معركة التل الكبير.. وسيطرة القوات الإنجليزية على أجزاء كبيرة من البلاد.. لم تهدأ الأحوال.. واستمر الأهالى فى غضبهم وثورتهم.. فى كل أنحاء مصر.. ومنها منطقة القناة.. مما دفع الخديو توفيق إلى تشكيل لجنة للتوجه إلى هذه المنطقة لتهدئة الأوضاع.. وكانت هذه اللجنة تسمى «جماعة تنوير أفكار العالم وإرشادهم على الحقائق».. وبرئاسة محمد سلطان باشا وعضوية كلٍ من على باشا مبارك وزكى باشا مبارك وعمريك لطفى.. وحضرت هذه اللجنة إلى بورسعيد يوم ٢٨ من سبتمبر سنة ١٨٨٢ قادمة من الإسكندرية.. وعقب لقاء اللجنة بالمحافظ.. اجتمعت بالعلماء والأعيان وحاولت تهدئه خواطرهم.. وحاول أعضاء اللجنة إقناع من قابلوهم بأن ما قام به عرابى لم تكن ثورة بل كانت مجرد هوجة.. وبأن الإنجليز ليس فى نيتهم احتلال البلاد أو إرهاب العباد.. وأنهم وصلوا لمصر فقط لتأديب العصاة.. وطلبت اللجنة من أعيان بورسعيد ورجال الدين بها.. حض الأهالى الذين هاجروا من بورسعيد العودة إليها ثانية.. وقام رئيس اللجنة منفردًا بالاتصال بالأميرال هوسنكس قائد الباخرة موتارخ المرابطة قبالة سواحل بورسعيد.. وأبدى له كامل استعداده لتأدية ما يطلب منه.. وغادرت اللجنة بورسعيد بعد ظهر يوم ٢٩ من سبتمبر إلى الإسماعيلية.. ومنها إلى السويس يوم ١ من أكتوبر.. ومارست نفس المهام التى كانت تقوم بها فى بورسعيد بمدينتى الإسماعيلية والسويس.. وذكرت وثائق الثورة العرابية أن اتصال رئيس اللجنة بالخديو توفيق كان يتم عن طريق شفرة خاصة.. وقد تزامن هذا الحدث مع القرار الذى اتخذه الجنرال ولسلى قائد الحملة البريطانية على مصر بجعل الإسماعيلية مركزًا للقيادة فى منطقة القناة.. واتخذوا معسكرًا كبيرًا غرب المدينة وهو ما يعرف الآن باسم معسكر الجلاء.. ومما يجدر ذكره ذلك الصدى الواسع والمدوى الذى لازم معركة التل الكبير.. خاصة فى أوروبا.. فحتى العدو التقليدى لبريطانيا- فرنسا- قامت بإرسال التهانى

بذلك النصر العسكرى المهم.. وخرجت الصحف الأوروبية لتؤكد أن النصر الإنجليزى فى مصر لم يكن لانجلترا وحدها إنما هو نصر لكل أوروبا.. وفى يوم ١١ أكتوبر سنة ١٨٨٢ قامت الحكومة الإنجليزية بمنح «السير جارنت ولسلى» لقب لورد..

وحول تأثير الاحتلال على قناة السويس.. تجدر الإشارة أن الإنجليز قد أولوا القناة أهتمامًا كبيرًا.. حيث قاموا بدفع ٩٥ ألف جنيه إسترلينى كرسوم عن مرور ١٥٥ سفينة حربية وناقلة جنود تابعة للأسطول البريطانى وعن مرور أكثر من ٣٧ ألف ضابط وجندى بريطانى فى الفترة من ١٦ يوليو إلى ٣١ أغسطس سنة ١٨٨٢.. ولكن حدث خلاف كبير بين القيادة البريطانية وشركة قناة السويس عندما رفضت بريطانيا دفع أى رسوم عن رسو أسطولها فى بحيرة التمساح بحجة أن هذه البحيرة ليست ضمن مشروع حفر قناة السويس.. ولكنها من عمل الطبيعة..

ولكنهم كان لهم موقف متشدد حيال الشركة وإدارتها.. عندما فكرت الحكومة البريطانية فى إنشاء قناة موازية تصل بين البحرين الأبيض والأحمر عن طريق بحيرة البردويل.. وكان المخطط أن تنافس هذه القناة الإنجليزية التى كان من المفترض أن تسمى قناة «سيريونيس» – اسم بحيرة البردويل الأغريقى– قناة السويس الفرنسية.. حتى يتخلص الإنجليز من نفوذ فرنسا عن طريق شركة قناة السويس.. وقد تلقى وزير الخارجية البريطانى اللورد جرانفل Lord Granvile بالفعل عدة مقترحات حول حفر هذه القناة من الجمعية العمومية لملاك البواخر فى لندن فى الفترة من ديسمبر سنة ١٨٨٢ وحتى فبراير من عام ١٨٨٣.. وقد أدت هذه الأفكار إلى هبوط أسهم شركة قناة السويس بما يقارب خمس قيمتها..

كما سعت بريطانيا إلى التدخل فى سير العمل بإدارات الشركة خاصة فى إدارة الملاحة حيث قامت بتعيين عدد من رجال البحرية البريطانية فى هذه الإدارة.. ووصل التدخل لدرجة تدخل الحكومة البريطانية فى وضع خطط تحسين وتطوير القناة..

وإذا كانت فرنسا قد رحبت بنصر بريطانيا فى معركة التل الكبير.. إلا أن تصرفات الإنجليز مع شركة القناة قد أثارت مخاوف الدول الأوروبية وعلى رأسها فرنسا.. وذلك أن أنجلترا كشرت عن أنيابها بسرعة كبيرة.. وأطاحت بالسيطرة الفرنسية على مرفق القناة البالغ الأهمية.. كما أن الإنجليز قد أخلوا بالتوازن الإستراتيجى الدولى فى الحوض الشرقى للبحر الأبيض المتوسط بعد أن أقامت قواعد استراتيجية لها فى جزيرة قبرص سنة ١٨٧٨.. وفى إطار الضغط على بريطانيا دعت فرنسا إلى عقد مؤتمر دولى لمناقشة تدويل قناة السويس.. وبالفعل تم

عـقـد هذا المؤتمر فى باريس يوم ٣٠ من مـارس سنة ١٨٨٤ وبحـضـور انجلتـرا، روسيا، تركيا، ألمانيا، هولندا، النمسا علاوة على فرنسا الدولة المضيفة.. وقد اتفقت هذه الدول على ضرورة تدويل قناة السويس.. .

وبعد هذا المؤتمر اقترح وزير الخارجية البريطانى على الحكومة الفرنسية بتاريخ ١٥ من يونيـو عـام ١٨٨٤ بأن يـتم وضـع نظام لحـيـاد مـصـر على أسـاس المبـادئ المعـمول بها فى حياة «بلچيكا».. على أن يتم ذلك بعد جلاء بريطانيا عن مصـر.. وبالنسبة لقناة السويس فكان اقتراح الوزير البريطانى العمل بما جاء فى منشور ٣ من يناير عام ١٨٨٣ .. والذى كانت قد أصدرته الحكومة البريطانية ونشرته على كل الدول البحرية وادعت فيه أن الملاحة فى قناة السويس حرة لمختلف السفن فى جميع الظروف والأوقات.. وفى حالة الحرب يتم تحديد وقت يسمح فيه بإنزال الجنود إلى البر.. على أن تكون كل الأعـمـال الحربيـة ممنوعـة فى القناة منعًا باتًا وتحـرم أى أعمال حربية فى الأراضى المجاورة للقناة أو فى مياة مصر الإقليمية حتى لو كانت تركيا صاحبة السيادة على مصر مشتبكة فى الحرب.. وأعفى المنشور البريطانى مصر فى هذه الشروط فى حالة قيامها بواجب الدفاع عن نفسها.. وأكد أن كل دولة تتسبب سفنها الحربية تعطيلاً للملاحة فى القناة تدفع تعويضات كاملة ومناسبة بمجرد حدوث هذا التعطيل.. ويحق لمصر أن تتخذ من الإجراءات ما تراه لحمل السفن الحربية على مراعاة القيود الموجودة فى المنشور فى حالة الحرب.. كما حرم بناء حصون واستحكامات فى القناة وما يجاورها.. على أن لا يحد ذلك من سيادة مصر على القناة كجزء من أراضيها..

وفى الحقيقة لم تكن هناك أى مشكلة بالنسبة لمرور السفن فى قناة السويس.. فمصر هى التى كانت قد أكدت مسألة حرية الملاحة بها.. حيث نصت على ذلك فى الفرمان الثانى الذى أصدره والى مصر محمد سعيد باشا عام ١٨٥٦.. والخرق الوحيد الذى تم فى نهايات القرن التاسع عشر على حياة القناة كان العدوان البريطانى فى عام ١٨٨٢.. ولولا هذا العدوان لما كان هناك أى حاجة لمؤتمر دولى يضمن حيادها..

الفصل الثانى

اتفاقية القسطنطينية

بتاريخ ٢٩ من أكتوبر عام ١٨٨٨ تم عقد مؤتمر دولى لضمان حرية استعمال قناة السويس.. وقد أسفر هذا المؤتمر عن خروج ما عرف باسم اتفاقية القسطنطينية- نسبة إلى المكان الذى عقد فيه هذا المؤتمر الدولى- وجاء نص هذه الاتفاقية كالتالى:

«إن جلالة ملكة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا وإمبراطورة الهند؟ وجلالة إمبراطورة ألمانيا وملك بروسيا، وجلالة إمبرطور النمسا وملك بوهيميا وملك المجر الرسولى، وملك أسبانيا النائب عن الملكة الوصية على العرش، ورئيس الجمهورية الفرنسية، وجلالة ملك إيطاليا، وجلالة إمبراطور العثمانين.. رغبة منهم فى أن يقروا بصك اتفاق لنظام نهائى يضمن فى كل وقت ولجميع الدول حرية استخدام قناة السويس البحرية ويكمل أيضًا النظام الذى خضعت له الملاحة بمقتضى فرمان جلالة السلطان المؤرخ فى ٢٢ من فبراير سنة ١٨٦٦م الموافق ٢ من ذى القعدة سنة ١٢٨٢ هـ والمصدق على الامتيازات الصادرة من سمو الخديو، قد عينوا مندوبيهم المفوضين.. وهم.

(أسماء مندوبى كل دولة - ١٩٢ اسمًا)

المادة الأولى:

تكون قناة السويس البحرية على الدوام حرة مفتوحة، سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم.. لكل سفينة تجارية أو حربية دون تميز لجنسيتها.. وعليه اتفقت الدول السامية المتعاقدة على ألا تمس بأى شكل حرية استخدام القناة.. سواء فى وقت الحرب أو فى وقت السلم.. ولا تخضع القناة أبدًا لمباشرة حق الحصر..

المادة الثانية:

إن الدول السامية المتعاقدة. اعترافًا منها بأن قناة المياة العذبة لا غنى عنها للقناة البحرية.. تسجل التزامات سمو الخديو تجاه الشركة العالمية لقناة السويس فيما يختص بقناة المياة العذبة.. وهى الإلتزامات المنصوص عليها فى الاتفاق المؤرخ فى ١٨ من مارس سنة ١٨٦٣م.. الذى يشمل بيانًا وأربع مواد.. وتلتزم بألا تمس بأى شكل سلامة القناة وفروعها التى لا يجوز أن تكون مهمتها محلاً لأى محاولة لتعطيلها..

المادة الثالثة:

وكذلك تلتزم الدول السامية المتعاقدة باحترام أدوات ومؤسسات ومبانى وأشغال القناة البحرية وقناة المياة العذبة..

المادة الرابعة:

لما كانت القناة البحرية تظل مفتوحة فى وقت الحرب كممر حر حتى للسفن الحربية التابعة للمحاربين.. تطبيقًا للمادة الأولى من المعاهدة الحالية.. فقد اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن أى حق حربى أو أى عمل عدائى أو أى عمل يكون الغرض منه تعطيل حرية الملاحة بالقناة لا يجوز مباشرته داخل القناة وموانى مدخليها.. وكذلك داخل مسافة ثلاثة أميال بحرية من هذه الموانى.. حتى لو كانت الإمبراطورية العثمانية إحدى الدول المتحاربة..

ولا يجوز للسفن الحربية التابعة للمحاربيين أن تتزود أو تتمون داخل القناة.. وموانى مدخليها إلا للحد الضرورى جدًا.. ويتم عبور السفن بالقناة فى أقصر مدة تطبيقًا للوائح السارية.. ودون أى تأخير آخر غير ما ينتج من ضرورات العمل.. ولا يجوز أن تتجاوز مرابطها فى بورسعيد ومرفأ السويس أربعًا وعشرين ساعة.. إلا فى حالة القوة القاهرة .. وفى هذه الحالة تلزم بالسفر فى أقرب وقت ممكن.. ويجب أن تمر فترة أربع وعشرين ساعة بين خروج سفينة محاربة.. من أحد موانى المداخل.. وسفر سفينة تابعة للدول المعادية..

المادة الخامسة:

فى وقت الحرب لا يجوز للدول المحاربة أن تنزل أو تأخذ داخل القناة وموانى مداخلها قوات أو ذخائر أو مواد حربية.. ولكن فى حالة المانع العرضى داخل القناة يجوز داخل موانى المداخل أخذ أو إنزال قوات مقسمة إلى جماعات لا تتجاوز الواحدة منها ألف رجل من المهمات الحربية.

المادة السادسة:

تخضع الغنائم من جميع النواحى لنفس النظام الخاص بالسفن الحربية التابعة للمحاربين..

المادة السابعة:

لا تبقى الدول أى سفينة حربية داخل مياة القناة (بما فيها بحيرة التمساح والبحيرات المرة)..

ومع ذلك يجوز لها أن تضع فى موانى المداخل ببورسعيد والسويس مراكب حربية لا يتجاوز عددها مركبين لكل دولة.. وهذا الحق لا يتمتع به المحاربون...

المادة الثامنة:

يكُلف بمراقبة تنفيذ المعاهدة الحالية وكلاء الدول الموقعة عليها المعتمدون بمصر.. ويجتمعون عند كل طرف يهدد سلامة القناة أو حرية المرور بها بناء على دعوة ثلاثة من بينهم.. وتحت رئاسة عميدهم.. لإجراء التحقيقات اللازمة.. ويحيطون الحكومة الخديوية بالخطر الذى يتبينونه، حتى تتخذ هذه الحكومة التدابير التى تكفل حماية القناة وحرية استخدامها..

وعلى أى حال يجتمعون مرة فى السنة.. للتحقق من سلامة تنفيذ المعاهدة.. وتعقد هذه الاجتماعات الأخيرة برياسة مندوب خاص تعينه لهذا الغرض الحكومة الإمبراطورية العثمانية.. ويجوز لمندوب الخديو أن يشترك أيضًا فى الاجتماع ويرأسه فى حالة غياب المندوب العثمانى..

وعليهم بصفة خاصة أن يطلبوا إلغاء كل عمل أو تفريق كل حشد.. على أحد جانبى القناة يمكن أن يكون الغرض منه أن يؤدى للمساس بحرية الملاحة وسلامتها التامة.

المادة التاسعة:

تتخذ الحكومة المصرية فى حدود سلطاتها المستمدة فى الفرمانات وبالشروط الواردة فى المعاهدة الحالية.. التدابير اللازمة التى تحمل على احترام تنفيذ المعاهدة المذكورة.. وفى حالة ما إذا كانت الحكومة المصرية لا تدبر الوسائل الكافية.. عليها الاستنجاد بالحكومة الإمبراطورية العثمانية.. وهذه تتخذ التدابير الضرورية لإجابة هذا الطلب وتبلغ ذلك إلى علم الدول الأخرى الموقعة على تصريح لندن المؤرخ فى ١٧ من مارس سنة ١٨٨٥ وعند اللزوم تتشاور معها فى هذا الصدد..

ولا تعتبر أحكام المواد ٤، ٥، ٧، ٨ عقبة فى سبيل التدابير التى تتخذ تطبيقًا للمادة الحالية..

المادة العاشرة:

وكذلك لا تكون أحكام المواد ٤، ٥، ٧، ٨، عقبة دون التدابير التى يضطر جلالة السلطان وسمو الخديو- باسم جلالته وفى حدود الفرمانات الممنوحة لسموه- إلى اتخاذها.. بقواتهما الخاصة.. لضمان الدفاع عن مصر وإقرار النظام العام..

وفى حالة ما إذا اضطر جلالة السلطان أو سمو الخديو إلى الاستفادة من الاستثناءات المذكورة فى المادة الحالية.. فإنه يجب على الحكومة الإمبراطورية العثمانية أن تحيط الدول الموقعة على تصريح لندن علمًا بذلك..

ومن المتفق عليه أيضًا أن أحكام المواد الأربع المذكورة لا تعوق بأى حال التدابير

التى ترى الحكومة الإمبراطورية العثمانية ضرورة اتخاذها بقوتها الخاصة لضمان الدفاع عن ممتلكاتها الأخرى الواقعة على الشاطئ الشرقى للبحر الأحمر..

المادة الحادية عشرة:

إن التدابير التى تتخذ فى الحالات المذكورة فى المادتين ٩، ١٠ من المعاهدة الحالية يجب ألا تعوق حرية استخدام القناة..

وفى نفس هذه الحالات.. يحرم إطلاقًا إنشاء تحصينات دائمة تقام خلافًا لأحكام المادة (٨)..

المادة الثانية عشرة:

اتفقت الدول السامية المتعاقدة.. وتطبيقًا لمبدأ المساواة فيما يتعلق بحرية استخدام القناة.. وهو المبدأ الذى يعتبر أحد أسس المعاهدة الحالية.. على ألا تسعى واحدة منها للحصول على فوائد إقليمية أو تجارية أو امتيازات فى الترتيبات الدولية التى قد تتم مستقبلاً فيما يتعلق بالقناة، ومع هذا تصان حقوق تركيا باعتبارها الدولة صاحبة الإقليم..

المادة الثالثة عشرة:

فيما عدا الالتزامات المنصوص عليها صراحة فى نصوص المعاهدة الحالية.. ليس هناك أى مساس بحقوق السيادة التى لصاحب الجلالة الإمبراطور السلطان وحقوق وأمتيازات سمو الخديو المستمدة من الفرمانات...

المادة الرابعة عشرة:

اتفقت الدول السامية المتعاقدة على أن الالتزامات الناتجة عن المعاهدة الحالية لا تتقيد بمدة صكوك امتياز الشركة العامة لقناة السويس...

المادة الخامسة عشرة:

لا تعوق أحكام هذه المادة التدابير الصحية المعمول بها فى مصر..

المادة السادسة عشرة:

تتعهد الدول السامية المتعاقدة بأن تبلغ هذه المعاهدة للدول التى لم توقعها وتدعوها للانضمام إليها..

المادة السابعة عشرة:

يصدق على المعاهدة الحالية ويتم تبادل وثائق التصديق عليها فى مدة أقصاها شهر أو أقل إن أمكن..

وإثباتًا لما تقدم وقع المفوضون هذه المعاهدة ووضعوا عليها أختامهم..

تم بالآستانة فى اليوم التاسع والعشرين من شهر أكتوبر عام ألف وثمانمائة وثمانية وثمانين.

«توقيعات المندوبين»

الفصل الثالث

محاولات مد الامتياز

(١٩١٠- ١٩١١)

بعد سيطرة بريطانيا على مصر.. وبالتالى سيطرتها على قناة السويس.. سعت لمد مدة الأمتياز الممنوحة لشركة القناة.. ولتحقيق هذا قامت سلطات الاحتلال البريطانى بالضغط على الحكومة المصرية لتمرير قانون يتيح التمديد..

ولعل السبب الأساسى وراء هذا السعى الإنجليزى المحموم أنها كانت المستفيد الأول منها فى بدايات القرن العشرين.. حيث كانت البضائع الإنجليزية تمثل أكثر من ثلاثة أرباع حجم التجارة المارة فى القناة..

وفى يناير من عام ١٩١٠ قدم المستشار المالى البريطانى فى الحكومة المصرية مشروعًا بمد أجل الامتياز الخاص بشركة القناة حتى ٣١ من ديسمبر من عام ٢٠٠٨.. أى مد فترة الأمتياز أربعين سنة بعد انتهاء عقد الامتياز الأصلى الذى ينتهى فى عام ١٩٦٨.. وكانت بنود هذا المشروع وفقًا للمواد التالية:

المادة الأولى: المدة من أول يناير سنة ١٩٦٩ إلى ٣١ من ديسمبر سنة ٢٠٠٨ يقسم صافى الأرباح بين الحكومة المصرية وشركة القناة..

المادة الثانية: تدفع الشركة إلى الحكومة المصرية أربعة ملايين من الجنيهات على أربعة أقساط تبتدئ من عام ١٩١٠ وتنتهى فى سنة ١٩١٣ على أن تتنازل الحكومة المصرية فى مقابل ذلك عن ١٥٪ من أرباحها ابتداء من الأول من يناير سنة ١٩٦٩..

وفى أعقاب تلقى بطرس غالى رئيس الوزراء المصرى فى ذلك الوقت لمشروع چول هارڤى المستشار العالى للحكومة المصرية.. عزم على تنفيذه.. لكن الزعيم الوطنى محمد فريد علم بالأمر.. وقام بحملة كبيرة لإفشال هذا المشروع، حيث نشر العديد من المقالات فى جريدة اللواء «لسان حال الحزب الوطنى الذى شكله مصطفى كامل» وطالب محمد فريد بعرض الموضوع على الجمعية العمومية المصرية.. وكانت هذه الجمعية فى حقيقة أمرها برلمانًا ذا صلاحيات محدودة جدًا، سعى من خلاله الإنجليز لعمل دعاية تقول أنهم

قد أدخلوا الحياة الديمقراطية لمصر.. وتم دعوة الجمعية لمناقشة المسألة فى يوم ٩ من نوفمبر سنة ١٩١٠.. ومن خلال المناقشات تبنت الحكومة المصرية مشروع چول هارڤى.. بينما قررت الجمعية العمومية تكوين لجنة تقوم بتقديم تقرير إلى الجمعية فى ٢١ من مارس سنة ١٩١٠.. وبالفعل قدمت اللجنة تقريرها ونصحت برفض المشروع.. وقررت الحكومة من جانبها عدم التخلى عن المشروع فقررت الدفاع عنه فى جلسة الرابع من إبريل سنة ١٩١٠ قام ممثلها فى المجلس يدافع عن مد الامتياز.. وللأسف لم يكن هذا المندوب سوى سعد باشا زغلول والذى كان وزيراً للحقانية فى الحكومة المصرية.. ولكن النائب الوطنى إسماعيل باشا أباظة هب فى وجهه معارضاً.. وتزعم حملة شديدة على الحكومة.. وبفضل هذا النائب الوطنى خذل نواب الجمعية العمومية الحكومة، وأفسدوا خطة المستشار المالى الإنجليزى.. وفى أثناء جلسة المناقشة تمت مقاطعة سعد زغلول فقال قولته الشهيرة:

يقوم أحد رجال الحكومة ليتكلم.. فبأى حق يقطع عليه الكلام.. قمت لأقول ملاحظاتى على أقوال اللجنة.. فكيف أمنع من ذلك؟.. يجب على الجمعية العمومية أن تسمع كلام الحكومة.. لقد استعملتم هذا السلاح ضد اليوم.. وسيستعمل غداً ضدكم.. فاحذروه والرأى لكم..

وعلى خلفية محاولات الحكومة المصرية تبنى مشروع تمديد امتياز حفر القناة قام الصيدلى إبراهيم ناصف الوردانى باغتيال رئيس الوزراء بطرس غالى يوم ٢٠ من فبراير سنة ١٩١٠..

الفصل الرابع

القناة والحرب العالمية الأولى

(١٩١٤-١٩١٨)

فى يوم ٢٨ من يونيو سنة ١٩١٤ تم اغتيال الأرشيدوق فرانسوا فريناند ولى عهد العرش الإمبراطورى النمسوى فى عاصمة البوسنة «سيرايڤيو».. مما دفع النمسا لإعلان الحرب على الصرب فى نفس يوم الاغتيال.. فقامت الروسيا «الحليف التاريخى للصرب» بنجدة حليفها.. وأعلنت الحرب على النمسا.. وبالمقابل أعلنت ألمانيا مناصرتها لحليفتها النمسا وأعلنت الحرب على الروسيا بتاريخ ١ من أغسطس سنة ١٩١٤.. وسرعان ما انضمت فرنسا إلى حليفتها الروسيا فأعلنت ألمانيا الحرب على فرنسا بتاريخ ٣ من أغسطس سنة ١٩١٤.. وبعد ذلك بيوم واحد دخلت بريطانيا الحرب إلى جانب فرنسا والروسيا.. وبذلك اتسعت الحرب لتصبح حربًا عالمية بانضمام عدد كبير من الدولة إليها.. كان من بينها تركيا صاحبة السيادة على مصر والتى انضمت للمعسكر الذى تقوده ألمانيا.. بينما كانت بريطانيا التى تحتل مصر وتفرض سيطرتها على قناة السويس فى المعسكر الآخر..

وبمجرد دخول بريطانيا الحرب مارست ضغوطًا مكثفة على الحكومة المصرية لمنعها من تقرير حياد مصر.. حتى لا تخسر المساعدة المصرية فى مجالات عديدة.. كان من أهمها اعتبار الأراضى المصرية معسكرًا مفتوحًا لقواتها حيث قامت كما أرسلت جنودها للدفاع عن حدود مصر خاصة الحدود الشرقية والتى اعتبرت أن قناة السويس خطها الأساسى.. ولكن الحكومة المصرية برئاسة حسين باشا رشدى وفى جلسة ٣ من أغسطس سنة ١٩١٤ قررت حياد مصر.. تحت ضغط الخديو عباس حلمى الثانى الذى كان موجودًا فى تركيا فى ذلك الوقت.. ولكن هذا الموقف سرعان ما تغير بعد يومين فقط عندما اتخذ مجلس الوزراء قرارًا صدر فى مذكرة تحت عنوان «بشأن الدفاع عن القطر المصرى فى أثناء الحرب القائمة بين ألمانيا

وبريطانيا العظمى».. ونص هذا القرار على منع التعامل مع ألمانيا ورعاياها والأشخاص المقيمين فيها ومنع السفن المصرية من الاتصال بأى ثغر ألمانى وحظر التصدير إلى ألمانيا وتخويل القوات البريطانية الحربية والبحرية حقوق الحرب فى الأراضى والموانئ المصرية واعتبار السفن الألمانية الراسية فى الثغور المصرية سفنًا معادية.. واحتجازها فى تلك الثغور.. وبتاريخ ١٣ من أغسطس سنة ١٩١٤ أصدر مجلس الوزراء قرارًا آخر بسريان أحكام القرار السابق على النمسا والمجر..

وبتاريخ ١٨ من أكتوبر سنة ١٩١٤.. وضعت الحكومة المصرية قانونًا صارمًا يمنع التجمهر..

وفى يوم ٢ من نوفمبر سنة ١٩١٤ أعلن الجنرال مكسويل قائد الجيوش البريطانية بمصر الأحكام العرفية ووضع الرقابة على الصحف وبالتالى تم وضع البلاد تحت الحكم العسكرى البريطانى اعتبارًا من هذا التاريخ..

وفى نفس اليوم أصدر قائد الجيوش البريطانية بمصر إعلانًا آخر حذر فيه الأهالى من تكدير السلام العام ومساعدة أعداء بلاده وحلفائها.. ودعى كل الشعب المصرى إلى اتباع الأوامر التى تصدرها سلطات الاحتلال العسكرية.. وبلغت الأمور ذروتها بتاريخ ١٨ من ديسمبر سنة ١٩١٤ عندما أعلنت إنجلترا حمايتها على مصر ونشرت جريدة الوقائع المصرية فى نفس اليوم إعلانًا بهذا الصدد جاء فيه:

إعلان بوضع بلاد مصر تحت حماية بريطانيا العظمى

يعلن ناظر الخارجية لدى جلالة ملك بريطانيا العظمى أنه بالنظر إلى حالة الحرب التى سببها عمل تركيا، قد وضعت بلاد مصر تحت حماية جلالته.. وأصبحت من الآن فصاعدًا من البلاد المشمولة بالحماية البريطانية.. وبذلك قد زالت سيادة تركيا على مصر.. وستتخذ حكومة جلالته كل التدابير اللازمة للدفاع عن مصر وحماية أهلها ومصالحها..

القاهرة فى ١٨ من ديسمبر سنة ١٩١٤

وفى اليوم التالى لإعلان الحماية أعلنت بريطانيا، خلع الخديو عباس حلمى الثانى وتولية السلطان حسين كامل عرش مصر.. ونشر إعلان ذلك فى الوقائع المصرية بتاريخ ١٩من ديسمبر سنة ١٩١٤.. وهذا نصه:

إعلان بخلع سمو عباس حلمى باشا عن منصب الخديوية وارتقاء صاحب العظمة السلطان حسين كامل عرش السلطنة المصرية «يعلن ناظر الخارجية لدى جلالة ملك بريطانيا العظمى أنه بالنظر لإقدام سمو عباس حلمى باشا خديو مصر السابق على الانضمام لأعداء الملك قد رأت حكومة جلالته خلعه من منصب الخديوية.. وقد عُرض

هذا المنصب السامى مع لقب سلطان مصر على سمو الأمير حسين كامل باشا أكبر الأمراء الموجودين من سلالة محمد على.. فقبله».

القاهرة فى ١٩من ديسمبر سنة ١٩١٤

وفى أعقاب ذلك تدفقت الجيوش من مختلف أنحاء الإمبراطورية البريطانية على مصر.. حيث القوات التركية على حدود مصر الشرقية حيث هاجمت العريش واحتلتها.. واجتازتها وكونت معسكرات فيها وفى القسيمة ونخل.. وفى يوم ٢٤ من يناير وصلت تعزيزات تركية كبيرة بقيادة جمال باشا دويدار الشهير «بجمال باشا السفاح».. ولكن القيادة الحقيقية كانت لجنرالات ألمان..

موقعة طوسون

٣ من فبراير سنة ١٩١٥

فى ليلة الثالث من فبراير سنة ١٩١٥ حاول الأتراك اجتياز قناة السويس عن محطة طوسون على بعد ١٤ كيلو متر جنوب مدينة الإسماعيلية.. فتصدت لهم القوات البريطانية بمعاونة كتيبة من الجيش المصرى كان يقودها ضابط مصرى يدعى محمد توفيق.. وكان لهذا الضابط ميول تجاه الحكم العثمانى ولذلك رفض الاشتراك فى القتال.. فتم إبعاده وتولى قيادة الكتيبة ضابط آخر يدعى أحمد حلمى.. حيث تربص بالقوة المهاجمة حتى مدت الكوبرى والذى كان منصوبًا على زوارق من الألومنيوم لعبور القناة عليه.. وعندما بدأت القوات التركية عبورها.. قامت المدفعية المصرية بإطلاق نار كثيفة أدّت إلى تدمير الكوبرى وقتل عدد كبير من الأتراك.. مما أدى إلى أنسحاب القوات التركية مهزومة من أرض المعركة.. وقد مات فى هذه المعركة الضابط المصرى أحمد حلمى..

موقعة الرمانة

٤ من أغسطس سنة ١٩١٦

فى أغسطس سنة ١٩١٦ حاول الأتراك مهاجمة سيناء مرة ثانية.. وكان عدد القوات المهاجمة حوالى ثمانية عشر ألف مقاتل.. فهاجموا فى منتصف ليلة الرابع من شهر أغسطس المواقع العسكرية فى منطقة رمانة.. ودارت معركة عنيفة عُرفت فى كتب التاريخ الغربى باسم «معركة رومانى».. وفى هذه المعركة لقى الأتراك هزيمة ساحقة.. وانسحبوا عن ميدان القتال.. وقتل منهم حوالى خمسة آلاف جندى وضابط.. كما أسر الإنجليز أكثر من ٣٣٠٠ أسير تركى..

وبعد هذه المعركة قرر الأتراك الانسحاب الكامل من سيناء وعدم مهاجمة قناة السويس...

ومما لاشك فيه أن فرق العمال المصريين قد أسهمت بشكل كبير فى هزيمة الأتراك على أرض سيناء.. عندما مهدوا آلاف الكيلو مترات وجعلوها صالحة لسير الآليات الحربية.. كما مد هؤلاء العمال خطوط السكك الحديدية فى الصحراء.. وأيضًا حفروا الآبار فى أمكان كثيرة منها.. وأوصلوا المياة العذبة وشيدوا الحصون والاستحكامات وحفروا الخنادق ومدوا خطوط التليفون ونقلوا المهمات العسكرية إلى مسافات بعيدة فى أراضٍ شديدة الوعورة..

ويجب الإشارة إلى أن سلطات الاحتلال البريطانى قد جمعت العمال والفلاحين بطريق الإكراه لإرسالهم إلى مختلف الميادين فى سيناء وفلسطين والدردنيل للعمل فيما تحتاج إليه الجيوش.. وبلغ عدد العمال والفلاحين الذين أخذوا من مختلف أنحاء مصر للمشاركة فى الحرب العالمية الأولى لصالح قوات الحلفاء حوالى ١٧٠ آلف مات الكثير منهم..

وكما جمعت سلطات الاحتلال البريطانى الرجال.. قامت بجمع كل الخيول والجمال والحمير.. وكانت الحكومة المصرية تسهم فى هذه العملية.. حيث تقوم بالضغط على الأهالى.. وتكلف العُمد والمشايخ فى كل أنحاء مصر بإرسال كل الدواب الموجودة فى زمام كلٍّ منهم إلى مراكز التجميع.. وخضع ذلك لرقابة صارمة وتم القبض على أعداد كبيرة من الأهالى لإخفائهم دوابهم..

ولم تقف شركة القناة مكتوفة الأيدى فى خلال أحداث الحرب العالمية الأولى. حيث قررت تحصيل رسوم المرور من مكتبها فى لندن.. ووضع هذا المكتب تحت إشراف وتصرف وزارة البحرية البريطانية.. كما اشتركت فى الحرب وكأنها دولة وليست مجرد شركة.. مخالفة معاهدة القسطنطينية التى كانت تنص على حياد قناة السويس عندما شاركت فى الحصار.. ومصادرة بواخر الدول المعادية لبريطانيا وحلفائها.. وكانت حجة الشركة أن الدفاع عن قناة السويس يسبق حيادها...

القناة وثورة ١٩١٩

في نوفمبر من عام ١٩١٨ تم تأليف الوفد المصرى برئاسة سعد زغلول وعضوية كلٌ من: على شعراوى وعبد العزيز فهمى ومحمد على وعبد اللطيف المكباتى ومحمد محمود وأحمد لطفي السيد.. حيث وكلهم الشعب المصرى ضمن الصيغة التالية:

«نحن الموقعين على هذا قد أنبنا عنا حضرات أعضاء الوفد المصرى.. ولهم أن يضموا إليهم من يختارون فى أن يسعوا بالطرق السلمية المشروعة حيثما وجدوا السعى سبيلاً فى استقلال مصر تطبيقًا لمبادئ الحرية والعدل التى تنشر رايتها دولة بريطانيا العظمى وحلفاؤها ويؤيدون بموجبها تحرير الشعوب..

وفى ذلك بعد تقدم الوفد بطلب إلى دار الحماية لتحديد موعد لمقابلة المندوب السامى البريطانى السير رجلند ونجت Sir Rrginald Wingate للتحدث إليه فى طلب الترخيص لهم بالسفر إلى لندن لعرض مطالب الشعب المصرى على الحكومة الإنجليزية وكان هذا الطلب بنصيحة من حسين رشدى رئيس الوزراء.. وبعد وساطة رئيس الوزراء المصرى تم تحديد يوم الأربعاء ١١ من نوفمبر سنة ١٩١٨ الساعة الحادية عشرة صباحًا موعدًا لهذه المقابلة.. حيث حضر هذه المقابلة سعد باشا زغلول وعلى باشا شعراوى وعبد العزيز بك فهمى.. وفى هذه المقابلة دار حديث مطول حول رغبة المصريين فى الاستقلال.. ومعارضة بريطانيا لهذا الاستقلال.. وفى هذه المقابلة قال سعد زغلول للمندوب السامى البريطانى ضمن ما قال: متى ساعدتنا إنجلترا على استقلالنا التام.. فإننا نعطيها ضمانة معقولة على عدم تمكين أى دولة من استقلالنا والمساس بمصلحة بريطانيا.. فنعطيها ضمانة فى طريقها للهند.. وهى قناة السويس.. بأن نجعل لها دون غيرها حق احتلالها عند الاقتضاء، بل نحالفها على غيرها ونقدم لها دون غيرها حق احتلاها عند الاقتضاء.. بل نحالفها على غيرها ونقدم لها عند الاقتضاء ما تستلزمة المحالفة من الجنود.. ويدل حديث سعد زغلول هذا على مدى أهمية قناة السويس فى مسألة منح بريطانيا لمصر استقلالها..

ولكن الموقف سرعان ما تأزم بين الوفد المصرى وسلطات الاحتلال البريطانى حيث تصدت هذه السلطات لحملة جمع التوقيعات على التوكيلات.. لأن هذه الحملة فى نظر الإنجليز تعتبر أساسًا لحركة عامة للمطالبة بالاستقلال التام مما دفع المستر هينز المستشار البريطانى لوزارة الداخلية المصرية لإصدار أوامره المباشرة إلى مديرى المديريات «المحافظين» بمنع تداول التوكيلات أو التوقيع عليها بكل ما لديهم من قوة.. فلما علم الوفد بهذه الأوامر كتب سعد باشا إلى حسين رشدى باشا رئيس الوزراء خطابًا يشكو فيه من هذه الإجراءات ويطالبه بطريقة ودية أن يأمر بترك الناس أحرارًا فى التوقيع على التوكيلات.. وبتاريخ ٢٠ من نوفمبر سنة ١٩١٨ كتب أمين بك الرافعى مذكرة حول المسألة المصرية.. بسط فيها هذه المسألة تبسيطًا وافيًا.. وقام بترجمتها إلى اللغة الفرنسية.. وقدمها لمعتمدى الدول فى مصر لإبلاغها إلى رئيس الولايات المتحدة الأمريكية ويلسن وإلى بقية رؤساء الحكومات المشتركة فى مؤتمر الصلح.. ونشر أصلها باللغة العربية.. وفى هذه المذكرة فصلٌ مهم حول قناة السويس وحرية البحار.. جاء فيه:

تقررت حيدة قناة السويس بمعاهدة دولية، فى ٢٩ من أكتوبر سنة ١٨٨٨.. وجعل الرئيس ولسن فى مقدمة مبادئه حرية الملاحة فى البحار فى وقت السلم والحرب.. ولا ريب أن بقاء دولة قوية كالدولة الإنجليزية على ضفاف القناة مما يجعل هذه الحيدة مهددة.. كما يجعل حرية الملاحة غير مضمونة.. ولقد سبق لانجلترا أن منعت الملاحة فى قناة السويس فى أثناء الثورة العرابية يوم ٢٠ من أغسطس ١٨٨٢.. فاحتج المسيو دى ليسبس إذ ذاك على هذا العمل.. ومما يؤيد رأينا قول المسيو فريسينيه : (مادامت الجنود الإنجليزية محتلة مصر فالنصوص الضامنة لحرية الملاحة فى القناة مدة الحرب ستكون لها قيمة ضئيلة من الوجهة العملية) (من كتاب المسألة المصرية لفريسينيه ص ٤١٣).. وقال المسيو نوتوفتش فى الفصل الذى كتبه عن قناة السويس بمؤلفه (أوروبا ومصر) عندما تكلم عن معاهدة سنة ١٨٨٨: (ماذا يكون تأثير قصاصة الورق التى كتبت فيها هذه المعاهدة إذا شعرت انجلترا المتسلطة على أرض مصر ومرافئ الإسكندرية ودمياط وبورسعيد والسويس والإسماعيلية بحاجتها إلى إغلاق القناة فى وجه جميع السفن أو إذا رأت ضرورة إغراق مراكب أعدائها.. وهى تشق المياة المصرية).. وقال أيضًا (إن الإنجليز يحتلون القناة احتلالاً حربيًا.. ومن أجل ذلك فهم ينظرون إلى معاهدة سنة ١٨٨٨ بكل سكينة واطمئنان.. وبعد أن وقع مندوبو الدول عليها اعترف السياسيون أنهم فعلوا أمرًا لا فائدة فيه.. وإذا كانت

هناك معاهدة أبرمت بقصد أن تخرق أحكامها وتنتهك حرمتها فلابد أن تكون هذه ولا سيما فى وقت الحرب).. «هذه الأقوال والآراء تعزز قضيتنا لأنها تكسبنا دعامة أخرى نرتكز عليها للمطالبة باستقلال بلادنا وجلاء انجلترا عنها احترامًا لحيدة القناة وتحقيقًا لمبدأ حرية الملاحة فى البحار».

وحيث أن قناة السويس يجب أن تكون حرة دائمًا ومفتوحة فى أوقات الحرب كما فى زمن السلم لمرور جميع السفن.. فحرية الملاحة فيها تعنى الدول كلها.. وهى من المسائل التى ستكون فى مقدمة ما ينظره مؤتمر الصلح العام.. ويسرى على قناتنا ما يسرى على غيرها من البواغيز.. صناعية كانت أو طبيعية.. وللمؤتمر أن يكتفى بجعل الحكومة المصرية تتولى أمر المحافظة على حرية الملاحة فى قناة السويس مع تكليف وكلاء الدول بمراقبة تنفيذ ذلك، كما أن له أن يعين لجنة دولية خاصة للقيام بهذه الوظيفة.. والذى يعنينا فى هذه المسألة أن لا يترك أمر المراقبة لدولة أو دولتين.. فقد قدمنا أن تسلط دولة أجنبية على قناة السويس يجعل حرية الملاحة فيها مهددة بالخطر. وأخيرًا حيث أن قرب انعقاد مؤتمر الصلح العام يقضى برفع صوت المصريين مطالبين بحقوقهم العادلة وفاقًا لمبدأ الرئيس ولسن الذى يقرر أن لكل أمة تتفق آمالها مع العدل وسلام العالم أن تنادى بالأغراض التى تصبوا إليها..

فلذلك

نرفع أصواتنا مطالبين بجلاء الإنجليز عن بلادنا.. واستقلال مصر والسودان استقلالاً تامًا مع احترام حيدة قنال السويس..

وفى نفس اليوم الذى كتب فيه أمين باشا الرافعى مذكرة - ٢٠ من نوفمبر ١٩١٨- طلب سعد باشا زغلول من قيادة الجيش الإنجليزى جوازًا له ولأعضاء الوفد بالسفر إلى انجلترا..

فردت عليه السلطة العسكرية فى اليوم التالى بأن طلبه سينظر فيه فى أقرب وقت ممكن.. فلما أبطأت فى الرد أرسل إليها فى ٢٨ من نوفمبر يستعجل النظر فى طلبه فجاءه منها الرد فى اليوم التالى بأنه : «قد عُرضت صعوبات تمنع من إجابته إلى طلبه فى الوقت الحاضر ومتى زالت تلك الصعوبات تبادر بإعطائه وصحبه الجوازات التى يطلبونها».

وبتاريخ الأول من ديسمبر سنة ١٩١٨ أرسلت دار الحماية خطابًا إلى سعد باشا زغلول برفض الترخيص بسفر الوفد المصرى..

وتصاعدت الأحداث بسرعة كبيرة نحو ثورة الشعب المصرى.. خصوصًا بعد

اعتقال سعد زغلول ورفاقه يوم ٨ من مارس سنة ١٩١٩.. ليشهد يوم ٩ من مارس سنة ١٩١٩ بداية الثورة بمظاهرات سلمية ألفها الطلبة.. وإذا كانت الثورة قد بدأت بالقاهرة، فإنها سرعان ما امتدت إلى منطقة القناة حيث تم تسيير مظاهرة كبيرة ببورسعيد يوم الجمعة ٢١ مارس سنة ١٩١٩.. بدأت من شارع أوجيني.. وسارت نحو شارع محمد على، فتصدى لها الجنود البريطانيون.. وأطلقوا النار على المتظاهرين.. فبلغ عدد الشهداء منهم سبعة وعدد الجرحى سبعة عشر.. وقد نشر عبد الرحمن الرافعى فى كتابه ثورة ١٩١٩ أسماء بعضهم وهم: إبراهيم الزينى تاجر من دمياط.. فريد الغنام من عزبة البرج.. السيد المصرى.. عبد العزيز فزاع.. محمد عباده (طالب) .. محمد خليفة.. رجب السلمونى.. ومن الأحداث المهمة التى واكبت ثورة ١٩١٩ قيام الحكومة البريطانية بتعين اللورد اللنبى مندوبًا ساميًا فوق العادة فى مصر.. وأذيع نبأ تعيينه فى لندن يوم ٢١ من مارس فى بيان رسمى جاء فيه (أنه بسبب خطورة الحالة فى القطر المصرى ولغياب نائب الملك فيها عن مركزه تم تعين الجنرال اللنبى مندوبًا ساميًا فوق العادة لمصر والسودان.. ووكل إليه أن يقوم بالسلطة العليا فى جميع المسائل العسكرية والملكية.. وأن يتخذ جميع الوسائل التى يرى ضرورتها ومناسبتها حتى يعيد القانون والنظام فى هذه البلاد.. وحتى يدير جميع الشئون إذا لزم الأمر ناظرًا إلى ضرورة تأييد حماية جلالة الملك على القطر المصرى على قاعدة ثابتة عادلة..)

ومن الواضح من صيغة هذا البيان أن الحكومة البريطانية.. برغم الثورة كانت مصره على تأكيد الحماية وتثبيتها.. كما أن اختيار الجنرال اللنبى بالذات يدل على نيتها فى قمع الثورة بقوة السلاح.. لأن اللنبى إنما هو قبل كل شىء رجل حرب وقتال.. لا رجل صلح وسلام.. حيث كان القائد العام للجيوش البريطانية فى مصر منذ يونيو من عام ١٩١٧.. كما تولى قيادة حملة الحلفاء على فلسطين وسوريا.. وذاعت شهرته العسكرية بفضل الانتصارات التى حققها فى تلك الحملة.. ومهما يكن الأمر فإسناد المندوب السامى البريطانى إليه فى هذه الأحداث.. كان دليلاً على اعتزام الحكومة البريطانية مواجهة الثورة بالعنف والشدة.. وهو ما فعله اللنبى بالفعل.. حيث أسرف فى قمع الثورة.. وقابل المظاهرات السلمية بإطلاق الرصاص.. مما أدى إلى قتل كثير من الأبرياء ويقول عبد الرحمن الرافعى فى كتابه ثورة ١٩١٩:

(إن الفظائع التى صدرت من الجنود الإنجليز سنة ١٩١٩ هى مقابلة المظاهرات

البريئة فى العاصمة وسواها بإطلاق الرصاص من البنادق والمدافع الرشاشة.. مما أفضى إلى قتل كثير من الأبرياء بلا جريرة ارتكبوها سوى الهتاف باستقلال مصر وحريتها.. ولا يمكن أن يُعد هذا الهتاف جريمة.. بل هو نداء طبيعى يهتف به كل من ينتسب لأمه لها وجود وكرامة)..

وقد أدت وحشية اللبنى إلى أن يتخذه أهالى منطقة القناة كرمز للاستعمار.. ويقومون ليلة شم النسيم من كل عام بحرق دمية ترمز له فى كل شارع تقريبا.. فى احتفالية شهيرة تعرف باسمه..

وإذا كان الهدف الأساسى للوفد المصرى هو الذهاب إلى مؤتمر الصلح لعرض المسألة المصرية والمطالبة بالاستقلال.. فإن معاهدة فرساى التى خرجت عن هذا المؤتمر.. صدمت الحركة الوطنية المصرية لاعترافها بالحماية البريطانية على مصر.. كما كانت هناك مادة وحيدة فى الاتفاقية حول قناة السويس.. وتحمل رقم ١٥٢ وجاء نصها كالتالى:

«توافق ألمانيا فيما يختص بها على نقل السلطات المخولة لصاحب الجلالة الإمبراطور السلطان (سلطان تركيا).. بموجب الاتفاقية الموقعة فى الآستانة فى ٢٩ من أكتوبر سنة ١٨٨٨ عن حرية المرور بقناة السويس إلى حكومة صاحب الجلالة البريطانية»..

الفصل السادس

معاهدة ١٩٣٦ والحرب العالمية الثانية

كان من الواضح أن مسألة قناة السويس أهم ما حفز بريطانيا على الدخول مع مصر فى المفاوضات التى انتهت بمعاهدة ١٩٣٦..

فعندما اعتدت إيطاليا على الحبشة .. احتجت عليها إنجلترا.. وطلبت إلى عصبة الأمم أن توقع عليها عقوبات أقتصادية.. وقامت بعض الدول بالفعل بتوقيع هذه العقوبات ورغم أن مصر فى هذا الوقت لم تكن عضواً فى عصبة الأمم.. إلا أنها أدانت العدوان الإيطالى.. وقامت قائمة الصحف المصرية تهاجم المطامع الاستعمارية الإيطالية.. بل إن مصر وقعت على إيطاليا بعض العقوبات الاقتصادية.. ثم إن إيطاليا الفاشية كانت قد شددت قبضتها على ليبيا وسارت فى سياسة ترمى إلى القضاء بصورة نهائية على الشعب العربى الليبى وتحويل هذا القطر العريق إلى جزء من إيطاليا..

وشعر الجميع أن الحرب واقعة ولا ريب بين انجلترا وحلفائها من ناحية، وألمانيا وإيطاليا واليابان من ناحية أخرى.. وشعرت انجلترا بضعف مركزها.. فقد كان حجم الأسطول الإيطالى فى البحر المتوسط فقط يساوى ثلث حمولة الأسطول البريطانى كله.. ووصل الغرور الإيطالى إلى الدعوة بطرد الأسطول البريطانى من البحر المتوسط باعتباره بحيرة إيطالية.. كما طالبت الحكومة الإيطالية بالاشتراك فى إدارة القناة.

ونتيجة لهذا كله شعرت انجلترا بأنها فى حاجة إلى حلفاء جدد.. خاصة فى حوض البحر المتوسط.. إذ أن مركزها فيه كان ضعيفاً.. ثم أن فرنسا كانت فى حالة من الضعف والتفكك لا يمكن الأعتماد عليها بالكامل.. وما دامت مصر لا تقبل سياسة إيطالية وتندد بأسلوبها فى ليبيا وعدوانها على الحبشة.. فلماذا لا تستغل هذه الفرصة وتحول مصر من بلد معاد إلى بلد حليف؟

وهذه كانت مقدمات مفاوضات معاهدة سنة ١٩٣٦.. وهى مفاوضات سيئة النية

من جانب الإنجليز.. تم التخطيط لها على أن يكون الحلف بينها وبين مصر اعترافًا بالاحتلال وترخيصا لبريطانيا باحتلال ما تريد من المواقع العسكرية فى مصر.. خاصة منطقة القناة.. لأن وضع القوات على جانبى القناة كان محرمًا قانونًا إلا على مصر صاحبة القناة.. ومصر وحدها هى المسئولة عن حمايتها فى حالة العدوان عليها..

ولو وافقت مصر على السماح لانجلترا بوضع قوات فى منطقة القناة.. لانتقل حق الدفاع عن القناة.. والسيطرة القانونية عليها إلى إنجلترا.. وهذا هو أهم ما حرصت بريطانيا على الفوز به فى المفاوضات التى انتهت بمعاهدة ١٩٣٦.. بل كان هو الهدف الأساسى من هذه المعاهدة.. ولا شك أن إنجلترا قد كسبت مكاسب كبرى عندما وافق المفاوضين المصريين على المادة الثامنة من هذه المعاهدة والتالى كان نصها:

(بما أن قناة السويس.. هى جزء لا يتجزأ من مصر.. وهى طريق عالمية للمواصلات .. ووسيلة للمواصلات أساسية بين مختلف أجزاء الإمبراطورية البريطانية.. فإنه إلى حين الوقت الذى يتفق فيه الطرفان المتعاقدان الساميان على أن الجيش المصرى أصبح فى موقف يستطيع فيه بموارده حماية القناة وحرية الملاحة فيها.. يخول صاحب الجلالة ملك مصر لصاحب الجلالة ملك إنجلترا وضع قواته فى الأراضى المصرية فى منطقة القناة.. فى المنطقة التى يحددها الملحق لهذه المعاهدة.. وذلك لضمان التعاون مع القوات المصرية فى الدفاع عن القناة.. ووجود هذه القوات لا يكون له معنى الإحتلال.. ولا المساس بحقوق السيادة فى مصر).

وجاء فى نهاية هذه المادة:

(ومن المتفق عليه أنه إذا اختلف الطرفان المتعاقدان عند نهاية مدة العشرين سنة المحددة فى المادة السادسة عشرة (مدة الاتفاق) على مسألة ما إذا كان وجود القوات البريطانية لم يعد ضروريًا لأن الجيش المصرى أصبح فى حالة يستطيع معها أن يكفل بمفرده حرية الملاحة على القنال وسلامتها التامة، فإن هذا الخلاف يجوز عرضه على عصبة الأمم للفصل فيه طبقًا لأحكام عمل العصبة النافذة ومنها توقيع هذه المعاهدة). وكانت معاهدة ١٩٣٦ قد حددت مهمة القوات البريطانية التى ترابط فى منطقة القناة كالتالى:

١- الدفاع عن القناة باعتبارها طريق عالمى للمواصلات وطريق أساسى للمواصلات بين الأجزاء المختلفة للأمبراطورية البريطانية..

٢- معاونة صاحب الولاية الأصلى فى الدفاع عن القناة- الجيش المصرى-

٣- مهام القوات البريطانية لا تأخذ صفة الاحتلال..

ولاشك أن معاهدة ١٩٣٦ قد أخلت باتفاقية القسطنطينية عندما سمحت لانجلترا بإنشاء قاعدة عسكرية كبرى على ضفاف قناة السويس.. للدرجة التى عرفت بها المنطقة باسم (قاعدة القناةCanal Base) ..

وفى أثناء الحرب العالمية الثانية كانت مصر بالفعل هى التى تحمى القناة ومنطقة القناة.. حيث كانت انجلترا تستخدمها كقاعدة حربية تحشد فيها الإمدادات والمؤن.. وتستخدم السويس وبورسعيد لتجميع قطع الأساطيل.. أما مصر فكان دورها حماية القناة ومنطقتها من الأعتداء.. وكان جنود مصر هم من يحرسون القناة.. وكانت المدفعية المصرية المضادة للطائرات هى التى تحمى سماء مدن القناة والقناة نفسها.. وقد تكبدت مصر فى سبيل ذلك خسائر بالغة.. واستهدفت البلاد كلها الغارات الجوية..

فمنذ بدايات الحرب وبالتحديد فى عام ١٩٤١ بدأت الطائرات الألمانية والإيطالية تضرب منطقة القناة.. وتلقى الألغام البحرية فى مياها.. مما أدى إلى أصابة عدد من السفن المارة فى القناة نتيجة لانفجار هذه الألغام.. وكانت أكبر الغارات قد حدثت يوم ١٣ من يوليو سنة ١٩٤١.. أصيبت فيه الممتلكات المالية.. وقتل سبعة أشخاص وجرح حوالى عشرين..

وتذكر معظم الدراسات حول قناة السويس فى الحرب العالمية الثانية أن استخدام انجلترا للقناة وتسخيرها لإمكانياتها لخدمة أهدافها العسكرية هو الذى حمل الألمان والإيطالين على مهاجمة مصر.. ولو لم تكن هناك قاعدة بريطانية فى القناة..

وكانت قناة السويس قد أغلقت طوال فترة الحرب ٧٦ يومًا - على فترات متقطعة- وذلك بسبب إغراق عدد من السفن فيها.. أو لانتشال الألغام الملقاة من طائرات المحور وقد انخفضت حركة الملاحة عبرها فى سنوات الحرب بنسبة تقارب ٧٠٪.

فى عام ١٩٣٧ قررت شركة قناة السويس منح الحكومة المصرية مليونًا ونصف المليون دولار سنويًا.. بعد أن ظلت محرومة من أى نصيب من أرباح الشركة.. منذ أن قام الخديو توفيق فى مارس من عام ١٨٨٠ بالتنازل عن حصتها فى الأرباح السنوية للشركة.. وكانت تقدر بنسبة ١٥٪ من هذه الأرباح.. قام الخديو توفيق بهذا التنازل لحساب بنك فرنسى نظير حصوله على ٢٢ مليون فرنك فرنسى (٨٤٩٠٠٠

جنيه).. وذلك لسداد بعض الديون المتراكمة عليه.. وكانت هذه النسبة فى الأرباح السنوية للشركة تبلغ ١١٠ مليون فرنك فرنسى فى سنة ١٩٢٨ (٤٢٤٣٠٠٠ جنيه).

ويقول المؤرخ عبد الرحمن الرافعى فى كتابه الثورة العرابية:

«هى بلاشك صفقة خاسرة.. لأن قيمة هذه الحصة الآن (١٩٣٧) تبلغ عشرين مليون جنيه.. وتغل إيرادًا سنويًا لا يقل فى السنة عن ٨٦٩,٠٠٠ جنيهًا أى أكثر من الثمن الذى بيعت به الحصة كلها.. وهذا يدلك على ما فى الصفقة من الخسرات المبين..».

وفى يوم السابع من مارس سنة ١٩٤٩ استبدلت شركة قناة السويس المنحة السنوية التى قررتها لمصر بحصة قدرها ٧٪ من أرباحها الإجمالية السنوية.. وكانت الحكومة المصرية تسدد عن سفنها التى تعبر القناة نفس الرسوم التى تسددها غيرها من الدول الأخرى.. بل إن مجرد انتقال أيه سفينة فى هذا الوقت بين طرفى القناة ضمن الموانئ المصرية كانت تسدد عنه الرسوم المقررة..

الفصل السابع

المئة يوم المجيدة

فى يوم ٨ من أكتوبر سنة ١٩٥١.. قام مصطفى باشا النحاس بإلغاء معاهدة ١٩٣٦.. وفى أعقاب ذلك تطورت الأحداث بشكل متسارع.. لتصل إلى ذروتها يوم ١٦ من أكتوبر سنة ١٩٥١.. عندما قام أهل الإسماعيلية بحرق المركز التجارى البريطانى بوسط المدينة والذى كان يُعرف باسم النافى، وفى أعقاب ذلك قامت القوات البريطانية بفصل منطقة القناة عن مصر بشكل كامل.. ولكن المقاومة الشعبية للاحتلال تصاعدت بشكل كبير جدًا.. كما تفاعلت البلاد كلها مع ما يحدث فى منطقة القناة.. فتدفق الفدائيون.. وتم تهريب كميات كبيرة من الأسلحة والذخائر.. وبتاريخ من ٣ نوفمبر سنة ١٩٥١ صدر البلاغ الأول لكتائب التحرير.. وكان نص هذا البيان كالتالى:

«الآن.. وقد اتخذت معركة الحركة الوطنية شكلاً إيجابيًا مسلحًا لرد العدوان الغاشم عنك أيها الشعب الإسماعيلى، فإننا نوجه إليك هذه التوجيهات للعمل بها.. إن واجب الشباب أن يبدأ كفاحًا مريرًا وأن يثبت أنه جدير بشرف التضحية، وأننا على يقين بأنه سيمضى للنهاية حتى تتحطم تحت ضرباته قوات الطغيان..

أولاً: على كل مواطن أن يحدد موقفه.. وأن يستغرق فى كفاح إيجابى ضد العدو وأن يقطع كل صلة به..

ثانيًا: تحديد الخونة والإرشاد عنهم وكشفهم والقضاء عليهم..

ثالثًا: مساعدة حركة المقاومة فى أوقات الشدة بكل الوسائل والتذرع بالهدوء وضبط الأعصاب والاحتياط لكل الاحتمالات من ترحيل النساء والأطفال وتخزين المواد الضرورية لأن العدو فى حالة الفزع لن يتورع من الاعتداء..

رابعًا: على أصحاب المنازل المسكونة بعائلات العدو إخراجهم وعدم إسكان عائلات جديدة منهم..

وهذا البلاغ إنذار إلى كل من تثبت خيانته لمساعدته أو صلته بالإنجليز.. وتوجيه إلى كل الذين يعدون أنفسهم فى الطليعة لخدمة الوطن..

وليعتبر كل مصرى أنه من أفراد حركة المقاومة وأن العالم يراقب جهادكم بعطف شديد.. وليكن جهادنا نافعًا فعالاً..

إن الطريق الوحيد للنصر هو طريق التضحية والفداء

والله معنا

كتائب تحرير الإسماعيلية

وفى هذه الأثناء ألقى تنظيم الضباط الأحرار بثقله فى حركة الكفاح الوطنى فى منطقة القناة.. وشارك أعضاء من هذا التنظيم اشتراكًا حقيقيًا فى العديد من الأعمال الفدائية، كان منها نسف محطة تكرير المياه التابعة للإنجليز بالتل الكبير.. وكانت هذه المحطة تزود المعسكرات البريطانية بماء الشرب.. حدث هذا يوم ٣ من نوفمبر سنة ١٩٥١.. وشارك فى العملية كل من: كمال رفعت وحسن التهامى ولطفى واكد.. كما قامت مجموعة أخرى بالهجوم على معسكر سلاح المهندسين بجبل مريم جنوب الإسماعيلية.. وعملية ثالثة بالقصاصين.. وقد أكدت هذه العمليات للإنجليز أن هناك عناصر مدربه تدريبًا على مستوى عالٍ انضمت إلى صفوف كتائب التحرير..

وفى نفس الوقت انسحب العمال المصريين من المعسكرات البريطانية.. انسحبوا دفعة واحدة.. وقد قرروا التضحية بمرتباتهم وهى مورد أرزاقهم.. استجابة لنداء عدم التعاون مع المحتلين بعد إلغاء المعاهدة.. وبلغ عدد هؤلاء العمال حوالى ستين ألفًا.. كانوا يعملون فى ورش ومصانع ومرافق المعسكرات البريطانية..

وقد كابد هؤلاء العمال الصعاب البالغة عندما هاجروا مع أسرهم إلى القاهرة وباقى المحافظات المصرية دون أى مورد رزق..

ويشهد التاريخ أن الحكومة المصرية قد قامت بواجبها بشكل يرقى إلى مستوى المسئولية عندما أسكنت الكثيرين منهم فى المبانى الحكومية والخيام التى أقامتها فى الساحات الشعبية.. كما ألحقتهم جميعًا بمصالحها المختلفة.. وصرفت لهم الأجور منذ انقطاعهم عن العمل.. وأعلنت أنه لا يبقى عامل منهم بغير عمل.. ومن لم تستطع الحكومة إيجاد عمل له كانت تصرف له أجره.. وقد ارتضى العمال أن تصرُف لهم أجورٌ أقل مما كانوا يحصلون عليه من عملهم بالمعسكرات البريطانية.. إسهامًا منهم فى الكفاح والتضحية.. وكان من نتيجة ذلك أيضًا تحمل خزانة الدولة فى عام واحد لستة ملايين جنيه لدفع رواتب العمال..

كما أضرب المتعهدون والموردون الذين كانوا يمدون القوات البريطانية بمواد التموين.. ونقضوا تعاقداتهم مع الإنجليز.. وتحملوا خسائر مادية فادحة.. مما

اضطر الإنجليز إلى استيراد ما يحتاجون إليه من خارج مصر.. وهو الشىء الذى كلف الإنجليز أيضا خسائر فادحة..

وامتنع كل المصريين من تجار ومزارعين وأصحاب حرف ومهن عن التعامل مع القوات البريطانية والرعايا البريطانيين فى منطقة القنال أو فى القاهرة وغيرها من المدن..

وعلى الصعيد العسكرى كان يوم ١٦ من أكتوبر سنة ١٩٥١ يومًا مشهودًا.. فعلاوة على إحراق شعب الإسماعيلية «للنافى».. دارت معركة شرسة فى بورسعيد.. عندما قابل الإنجليز المظاهرات السلمية بالسيارات المصفحة.. ليسقط خمسة شهداء ويصاب الكثيرون..

وقابل الأهالى هذا العدوان بمهاجمة مخازن القوات الإنجليزية فى المدينة.. وفى الأيام التالية دارت العديد من المعارك.. لينفذ الإنجليز عزلاً كاملاً لمنطقة القناة.. بعد إقامة حكم عسكرى فيها.. وتجاهلوا تماماً السلطان العسكرية.. وبلغ بالإنجليز الأمر لدرجة اعتقال بعض موظفى الحكومة وضباط البوليس.. وقاموا بأبعادهم عن منطقة القناة بدعوى أنهم غير مرغوب فى بقائهم.. كما اعتقلوا كذلك بعض ضباط الجيش المصرى..

ومع استمرار هذا القمع تطوع الكثير من الشباب فى كتائب الفدائيين.. وتولى الفريق عزيز المصرى تدريب هذه الكتائب.. وتمرين أفرادها على حرب العصابات.. ولكن الحكومة المصرية فى هذا الوقت خذلته.. ومنعته هو وباقى الضباط من تدريب الفدائيين.. وادعت لنفسها فقط هذا الحق..

وفى صباح يوم السبت ١٧ من نوفمبر ١٩٥١ قام الجنود البريطانيون بإطلاق النار على رجال البوليس المصرى فى معسكر بالإسماعيلية، فأصيب اثنان منهم بجروح بالغة، فاضطر زملائهما إلى الرد.. بإطلاق النار مما لديهم من أسلحة خفيفة..

فكان رد الإنجليز بشكل هستيرى.. إطلاق النار عشوائيًا على من بالمعسكر.. وعلى كل ما صادفهم فى مختلف أنحاء المدينة دون تمييز بين الجنود والمدنيين .. كما اشركوا الدبابات والمصفحات.. وحلقت الطائرات انطلاقًا من مطار أبو صرير على ارتفاع منخفض فى سماء الإسماعيلية.. واشترك فى المعركة بعض المدنين البريطانيين.. فكانوا يطلقون النار من نوافذ مساكنهم .. وفى هذه المعركة سقط من الجانبين قتلى وجرحى..

وفى صباح اليوم التالى (الأحد ١٨ من نوفمبر) حاول الإنجليز الانتقام .. فخرجوا إلى شوارع المدينة ليستفزوا المدنيين ورجال البوليس.. ومع الظهر عاود الإنجليز إطلاق النار على معسكر بولكات النظام.. فرد الجنود بالمثل..

وأسفرت هذه الحوادث الدامية عن استشهاد ثلاثة عشر مصرى.. ثمانية منهم من رجال البوليس.. وجرح ١٨ من رجال البوليس و ١٥ من المدنيين..

وسقط من الجانب الإنجليزى ثمانية قتلى.. ولم يعرف عدد الجرحى على وجه الدقة.. وفى أعقاب هذه المعركة طلب الجنرال أرسكين القائد العام للقوات البريطانية فى منطقة القنال من محافظ القنال «عبد الهادى غزالى» أن يقابله فى منطقة الفردان ٩ كيلو مترات شمالى مدينة الإسماعيلية فقابله المحافظ فى الموعد المحدد.. وطلب إليه أرسكين مطالب كشرط لتهدئة الأوضاع.. وكانت هذه المطالب كالتالى:

١- سحب قوات البوليس المصرى فى الحى الإفرنجى بمدينة الإسماعيلية.. إلى أن يتم ترحيل العائلات الإنجليزية من هذا الحى..

٢- سحب جنود بلوكات النظام من حراسة المرافق العامة.. وإناطة هذه المهمة إلى جنود الصف الأول من البوليس المصرى..

٣- عدم ظهور الضباط والجنود المصريين بأسلحتهم فى الحى الإفرنجى إلى أن يتم ترحيل العائلات الإنجليزية.. على أن يتم جلاء القوات البريطانية عن المدينة بعد ترحيل هذه العائلات..

وفى نهاية الاجتماع هدد أرسكين المحافظ بأنه فى حالة عدم قبول هذه المطالب فإن الإنجليز سوف يتولون بأنفسهم مسئولية الأمن فى كل منطقة القناة وسيعمدون إلى إجلاء البوليس المصرى من المنطقة كلها..

وقبل الجانب المصرى هذه المطالب.. وتم توقيع الاتفاقية يوم ١٩ من نوفمبر سنة ١٩٥١.. والتى عرفت باسم أرسكين - غزالى.

وفى أعقاب توقيع هذه الاتفاقية بدأت العائلات البريطانية فى الجلاء عن مدن منطقة القناة عائدة إلى بريطانيا.. وقد بلغ عدد العائلات التى جلت عن هذه المدن أكثر من ألف أسرة..

وفى صباح يوم الأثنين ٣ من ديسمبر سنة ١٩٥١ وقعت معركة دامية فى مدينة السويس.. بدأت عندما تعطلت سيارة بوليس مصرية أمام إحدى المعسكرات الإنجليزية وعندما نزل الجنود المصريين لإصلاح سيارتهم.. قام الجنود الإنجليز بإطلاق النار عليهم بدون أى إنذار.. فقام الجنود المصريون بإطلاق النار للدفاع عن النفس.. وعندما خرجت حوالى سبعين سيارة إنجليزية تقل جنوداً مسلحين.. واتجهت إلى المدينة.. وأخذ الجنود الإنجليز يطلقون النار بشكل عشوائى على الأهالى.. فتصدى لهم البوليس المصرى.. واستمرت هذه المعركة عدة ساعات..

واستشهد فى هذه المعركة ٢٨ من المصريين... منهم ٧ من رجال البوليس وسقط سبعين جريحًا منهم ١٢ من رجال البوليس.. وكان من بين القتلى المدنيين طفلٌ وأربع نساء..

وفى اليوم التالى ٤ من ديسمبر سنة ١٩٥١.. تجدد القتال مرة أخرى.. لتدور معركة عنيفة أسفرت عن استشهاد ١٥ منهم سيدة واثنان من رجال البوليس وبلغ عدد الجرحى ٢٩ منهم ٦ من رجال البوليس وطفل..

وعلى الجانب الإنجليزى كانت الخسائر فادحة حيث سقط ٢٤ قتيلاً بين ضباط وجنود كما جرح ٦٧ آخرين..

وفى يوم ١٧من ديسمبر سنة ١٩٥١ هاجمت سيارة بريطانية مصفحة مبنى محافظة الإسماعيلية.. وأطلقت عليه نيران المدافع والرشاشة والهاون.. مما أدى إلى تهدم جزء من سور المحافظة.. ورد جنود البوليس المصرى بإطلاق النار.. وأسفر هذا الاشتباك عن قتل أربعة جنود إنجليز واستشهاد جنديين مصريين..

معركة كفر أحمد عبده

٨ من ديسمبر سنة ١٩٥١

أحمد عبده.. اسم حى صغير على أطراف السويس.. كان يقع بالقرب من معسكرات الإنجليز.. وادعت القيادة البريطانية أن الفدائيين كانوا يستخدمون هذا الكفر لشن العمليات ضد المعسكرات الإنجليزية.. وفى يوم ٥ من ديسمبر سنة ١٩٥١ طلب الجنرال أرسكين القائد العام للقوات البريطانية فى القنال من محافظ السويس (إبراهيم زكى الخولى) إخلاء منازل الكفر.. لاعتزام القيادة البريطانية هدمه يوم ٧ من ديسمبر.. فقام المحافظ بالاتصال بوزير الداخلية فؤاد سراج الدين.. وعرض عليه الأمر.. فما كان من الوزير المصرى إلا أن رفض طلب القيادة البريطانية بإخلاء الكفر.. وأمر قوات البوليس المصرى بحماية الكفر وسكانه..

وأبلغ محافظ السويس هذا القرار إلى ممثل القيادة البريطانية.. فقرر الإنجليز إرجاء هدم الكفر ٢٤ ساعة حتى تتاح الفرصة لاجتماع يعقده الجانبان..

ونظراً لخطورة هذا الإنذار اجتمع مجلس الوزراء بدار رئيسه مصطفى باشا النحاس وقرر رفض طلب القيادة البريطانية.. وأعطى المحافظ سلطات مطلقة لاتخاذ كافة الإجراءات اللازمة لمقاومة أى أعتداء يقع على أهالى محافظة السويس.. وحاول السفير البريطانى السير رالف ستيفنسن التدخل فى الأمر.. واتصل تليفونيا يوم ٧ من ديسمبر بالجنرال أرسكين وكان فى فايد.. وطلب إليه إرجاء تنفيذ الإنذار حتى يمكن الوصول إلى حل أقل خطورة.. ولكن أرسكين أصر على موقفه.. متعللاً بأن الضرورات العسكرية تقضى بتنفيذ الهدم فى الموعد الذى حدده.. وأسرعت السلطات البريطانية فحشدت قوات ضخمة من ستة آلاف جندى وضابط.. معززين بنحو ٢٥٠ دبابة و ٥٠٠ مصفحة وحوالى ٥٠ سيارة وعدد من الطائرات الحربية.. كل هذه القوات لهدم حى صغير سكانه من المدنيين العزل.. وحاصرت القوات البريطانية مدينة السويس ليلة السبت ٨ من ديسمبر سنة ١٩٥١.. وأدرك محافظ السويس وأعيانها أن تنفيذ أوامر وزير الداخلية بضرورة المقاومة سيجلب على كل السويس الخراب بدون داعى.. لذلك قرروا عدم التعرض للقوات البريطانية.. مما أدى إلى اضطرار سكان الحى (٣٠٠ أسرة) إلى إخلاء منازلهم ليلاً.

وفى الساعة العاشرة مساءً تقدمت القوات البريطانية وحاصرت الكفر تمهيداً لنسفه.. وقبيل فجر يوم السبت ٨ من ديسمبر سنة ١٩٥١ قطعت السلطات البريطانية المواصلات التليفونية والتلغرافية بين السويس وسائر القطر المصرى..

كما قطعت كل طرق المواصلات الأخرى.. وعزلت المدينة عزلاً تامًا..

ومع أول ساعات الصباح تقدمت القوات البريطانية .. ونسفت ١٥٦ منزلاً.. وبذلك زال حى كفر أحمد عبده (القديم) من الوجود..

وأمام الضغط الشعبى العارم اضطرت الحكومة المصرية لاتخاذ مواقف سياسية متشددة كان أهمها سحب السفير المصرى فى لندن (عبد الفتاح عمرو).. وهذا الإجراء كان بمثابة تمهيد لقطع العلاقات الدبلوماسية بين البلدين..

وتصاعدت وتيرة الأعمال الفدائية.. فقام بعض الفدائيين بإلقاء ثلاثة قنابل يدوية على سيارة البريجادير جنرال أكسهام قائد القوات البريطانية فى منطقة الإسماعيلية يوم ٣١ من ديسمبر سنة ١٩٥١.. ولكن القائد البريطانى لم يصاب بأذى..

واستمرت المعارك فى تلاحق متواصل.. لتقع يوم ٤ من يناير سنة ١٩٥٢ معركة فى أبو صوير بين الإنجليز والفدائيين استشهد فيها ثلاثة مجاهدين بينما قتل من الجانب الإنجليزى خمسة جنود..

وفى يوم ٩ من يناير سنة ١٩٥٢ جرى اشتباك آخر فى قرية المحسمة استشهد فيه البطل عباس سليمان الأعسر الطالب بجامعة فاروق (الإسكندرية)..

وبعد يومين من هذا التاريخ عبرت قوة بريطانية كبيرة مكونة من أربعمائة جندى ترعة الإسماعيلية فى قوارب من المطاط ونزلت على الضفة اليمنى للترعة على بعد بضعة كيلو مترات من أبى صوير..

وشنت هذه القوة حملة تفتيش كبيرة على عزبتى السبع آبار، وأبى سلطان.. وأرغم الإنجليز أهالى عزبة أبى سلطان على إخلائها.. وجمعوا رجال القرية فى مكان واحد وأحاطوهم بسور من الأسلاك الشائكة.. ووضعوا النساء والأطفال داخل سور آخر.. وقاموا بتفتيش جميع المنازل .. واعتقلوا عددًا من الأهالى.. وفى يوم السبت ١٢ من يناير سنة ١٩٥٢ هاجم الإنجليز مدينة التل الكبير بحجة أن بها بعض الفدائيين الذين كانوا يهاجمون معسكراتهم..

ولم تستسلم لهم المدينة بل قاوم رجال البوليس والفدائيون ببسالة ومهارة.. وفى أثناء هذه المعركة نسف الفدائيون قطارًا إنجليزيًا محملاً بالذخيرة.. كما فتحوا الكوبرى المقام على ترعة الإسماعيلية لمنع الإنجليز من عبوره والوصول إلى الجانب الجنوبى من المدينة الذى كان الفدائيون يتحصنوا فيه.. وأسفرت هذه المعركة عن قتل تسعة من الجنود الإنجليز واستشهاد سبعة من الفدائيين..

وفى اليوم التالى عاود الإنجليز هجومهم.. وحاصروا مدينتى التل الكبير وأبو حماد وأطلقوا

النار بشكل عشوائى على الأهالى.. وقصفوا مدينة التل الكبير بالمدافع .. وبعد هذه المعركة قام الإنجليز بإعدام سبعة من الفدائيين كانوا قد أسروهم.. بعد أن قاموا بتعذيبهم عذابًا شديدًا..

وفى يوم ١٣ من يناير حدث اشتباك آخر بين الفدائيين والإنجليز فى مدينة القرين.. استشهد فيه فدائى واحد.. بينما قتل ثلاثة من الفدائيين..

وقامت القوات الإنجليزية يوم ١٦ من يناير باحتلال مدينتى التل الكبير وأبو حماد.. وأسروا حوالى ٣٠٠ جندى وضابط من البوليس المصرى..

وفى يوم ١٩ من يناير سنة ١٩٥٢.. أعلن الجنرال أرسكين إلغاء جميع الإجراءات والتعهدات التى سبق إعلانها من الجانب البريطانى بشأن اعتبار مدن القنال مناطق محرمة على الجنود الإنجليز..

وسرعان ما قامت القوات البريطانية باحتلال المنازل الواقعة على الشوارع الرئيسية بالمدينة.. وطردت سكان هذه المنازل جميعًا.. واعتقلت نحو ٦٠ شابًا.. واحتلت كذلك أقسام البوليس.. وحاصروا دار المحكمة والنيابة.. ورابطت قوات بريطانية كبيرة فى الطرق المؤدية إلى المدينة.. وعزلتها عزلاً تامًا عن باقى البلاد..

وحاصروا منطقة المقابر.. ونبشوا القبور بحجة التفتيش عن الأسلحة.. وحول هذا كتبت جريدة «التيمس» اللندنية لتقول:

«تم اكتشاف الجزء الأكبر من مخازن الأسلحة السرية الذى وجد أنه يضم خمسة آلاف طلقة من عيار ٤٠ مللى.. إلى جانب ذخيرة تستخدم فى المدافع الخفيفة المضادة للطائرات مكدسة فى صناديق موضوعة إلى جانب جدار إحدى المقابر.. وكان الفدائيون يستخدمون هذه الذخيرة فى صنع الألغام .. كما وجدت الآلات اللازمة لصناعة هذه الألغام.. كما وجد فى مقبرة أخرى أكثر من ألف طلقة وعدد من مدافع «ستين» وأصناف مختلفة من القنابل.. ويبدو أن هذا المخزن كان أحد الترسانات الرئيسية لجماعة الفدائيين الذين يعملون فى الإسماعيلية.. ولو أن هناك دلائل تؤكد وجود مخزن كبير آخر لم يكُشف بعد..»

وفى يوم ١٩ من يناير سنة ١٩٥٢ قتلت الراهبة الأمريكية أنتونى والتى كانت ضمن راهبات دير سان فانسان دى بول بالإسماعيلية.. وكان لمقتلها ضجة كبرى بالصحف الأمريكية والأوربية.. وحاول الإنجليز التنصل من قتلها وإلصاقها بالفدائيين.. ولكن التحقيقات أثبتت بالأدلة القاطعة على أن الرصاصة التى قتلتها مصدرها إنجليزى.. وأنها من نفس الرصاص الذى أصيب به المصريون...

مذبحة بلوكات النظام

فى ليلة الجمعة ٢٥ من يناير سنة ١٩٥٢.. قامت قوات بريطانية ضخمة بحصار مبنى محافظة الإسماعيلية وثكنات بلوكات النظام، وتوجه ضابطان بريطانيان إلى منزل ضابط الاتصال المصرى شريف العبد.. وطلبا منه مقابلة البريجادير إكسهام قائد القوات البريطانية بمنطقة الإسماعيلية.. فلما قابله سلمه إكسهام إنذاراً طلب فيه تسليم أسلحة قوات البوليس المصرى الموجودة بالإسماعيلية.. ورحيل هذه القوات عن مبنى المحافظة وعن الثكنات مجردة من أسلحتها.. وخروج هذه القوات من منطقة القنال بأسرها..

فأبلغ ضابط الاتصال هذا الإنذار إلى قائد بلوكات النظام «اللواء أحمد رائف» وإلى وكيل محافظة الإسماعيلية «على حلمى» فرفضاه.. ثم اتصلا على الفور بوزير الداخلية «فؤاد سراج الدين».. فأقرهما على موقفهما.. وطلب إليهم عدم ا لتسليم ومقاومة أى أعتداء يقع على مبنى المحافظة أو ثكنات بلوكات النظام أو على رجال البوليس والأهالى..

وبعد دقائق عاد القائد البريطانى وأبلغ قائد البوليس المصرى بالإنذار النهائى.. وضرورة التسليم.. فأصر القائد المصرى على رفض التسليم.. وأصدر أمره إلى القوات التى تحت إمرته بالمقاومة إلى آخر طلقة..

وسرعان ما بدأ الإنجليز هجومهم.. فى حوالى الساعة السادسة صباحًا.. لتستيقظ الإسماعيلية على دوى المدافع.. وأزيز الطائرات.. وكان الضرب موجهًا إلى مبنى المحافظة ومقر ثكنات بلوكات النظام..

ولم يستسلم الجنود المصريون.. ولكنهم قاوموا ببسالة وبطولة.. ولكن الفارق بين القوتين فى العدد والعتاد كان كبيرًا جدًا.. فقد كانت قوات بلوكات النظام تتكون من حوالى ٨٠٠ ضابط وجندى.. وكان فى مبنى المحافظة ثمانون آخرون.. وكانت أسلحة البوليس المصرى بنادق قديمة من مخلفات الحرب العالمية الأولى..

وكانت القوات البريطانية تبلغ سبعة آلاف جندى، مسلحين بأحدث الأسلحة وأثقلها من الدبابات والمدافع والمصفحات..

واستمرت المعركة غير المتكافئة أكثر من ساعتين.. وانتهت بنفاذ آخر طلقة فى أيدى رجال بلوكات النظام.. وعندها اقتحمت الدبابات البريطانية الثكنات وأسرت الأحياء من جنود وضباط البوليس المصرى..

ويذكر المؤرخ الكبير عبد الرحمن الرافعى أنه راجع بنفسه أسماء الشهداء من دفتر وفيات مدينة الإسماعيلية فوجدهم خمسين شهيداً.. كلهم من الجنود.. بينما كان عدد الجرحى ٨٠..

وكانت الخسائر البريطانية ١٣ قتيلاً و١٢ جريحًا

لوحة شرف أسماء شهداء معركة بلوكات النظام (٢٥ من يناير ١٩٥٢)

رضوان أحمد رضوان (من المطبعة).
عبدربه عبد الجليل عامر (من أم دينار).
أنور مصطفى عويس (من نزلة عليان).
فؤاد عبد الرازق على (من بال مطاى).
عبد النبى سالم جمعة (من إسنا).
محمد أحمد صبره (من أبطوجا).
عبد السلام السليم على صالح (من بانوب).
السيد مجاهد على الزيات (من الغبيضات).
أحمد مراد أحمد عمر (من كفر نصار).
رياض عبود سعد مسلم (من المحمودية).
فتحى أمين جمعه (من المناسترلى).
عبد الحميد إبراهيم على منصور (من ديرب نجم).
أبو الفتوح أحمد سنار (من البقيلة).
عبد الله حامد على رزق (من المعصرة).
عبد الله بهنسى عمر (من المعصرة).
إسماعيل محمد وهدان (من كرويدة).
محمد حسن فرحات (من كفر الزيات).
السيد إبراهيم جودة (من كوم الشقافة - الإسكندرية).
عبد الفتاح شاهين عطية (القاهرة - الوايلى).
عبد الفتاح عبد النبى العطار (الفواترية - رشيد)
محمد إبراهيم المنصورى (القاهرة- الخليفة).
بيومى طنطاوى بيومى (كفر عطا الله).
محمد الطوخى (الداخلة- بنها).
عبد العزيز محمد غنيم (ميت راضى - بنها).
محمد الجميل إبراهيم.
عبد الله مرزوق عبد الله (قايتباى).
إبراهيم مرقس لويس (البهى- إيتاى البارود).

عبد المنعم بيومى البنا (كفر منقباد).
محمود عبد الفتاح.
البسيونى على الشرقاوى (عزبة الباشا ربيع).
أمين عبد المنعم المنصورى (شبرا بابل).
محمود المليجى أحمد على (الجعرافية).
محمد محمد البياع (المحلة الكبرى).
جاد إبراهيم حامد (كفر الصارم).
السعيد على السباعى (قنا).
محمد محمد شرف الأمين (سبرباى).
عبد السلام عبد السلام عمران (الطويلة- الدلنجات).
إبراهيم فرج موسى (البهى - إيتاى البارود).
فرج السيد على إسماعيل (منية الملاح).
محمد عبد الفتاح (مرصفا- بنها).
السيد على جمعة عبد الله (الفيوم).
محمود صالح حسن (ناطورة).
عبد الحميد معوض حشيش (القاهرة - عابدين).
مصطفى عبد الوهاب السعداوى (صنافير).
محمد إبراهيم أحمد الغرباوى (بيشة فايد).
عبد الله حمدين (بانوب ديرمواس).
جابر على أحمد.
كامل مازن حسنين.
عبد الحميد على سليمان.
ثابت مصطفى.

القناة بين الثورة والجلاء
(١٩٥٢- ١٩٥٦)

كان معظم أعضاء مجلس قيادة الثورة على قناعة بأن الإنجليز لن يجلوا عن منطقة قناة السويس بالمفاوضات وحدها.. لذلك حاولوا تجميع كل المعلومات الممكنة حول طرق مقاومة الاحتلال التى كانت تتم قبل الثورة.. وما يمكن أن يستحدث من وسائل لتقوية هذه المقاومة.

وإذا كانت محادثات الجلاء قد بدأت يوم ٢٧ من إبريل سنة ١٩٥٣.. فإن أجهزة المخابرات المصرية كانت تعمل بجد على جمع أكبر قدر ممكن من المعلومات عن قوات الاحتلال والفدائيين..

وكانت أولى القرارات التى اتخذتها قيادة الثورة عدم السماح بإمدادات تموينية للإنجليز بكميات تزيد عن حاجة عشرة آلاف جندى.. وهو العدد المنصوص عليه فى معاهدة ١٩٣٦.. وتم اعتبار التعامل مع الإنجليز بالمخالفة لهذه التعليمات خيانة عظمى..

وتم تعيين الملازم مصطفى فهمى مراقبًا عسكريًا لمنطقة القناة.. واستمرت حوادث الفدائيين فى منطقة القناة.. للدرجة التى دفعت وزير الدولة البريطانى «سلويه لويد» وزير الدولة البريطانى لأن يعلن بأن مجموع الحوادث التى دارت فى منطقة القناة من خلال الفترة من أول يناير سنة ١٩٥٣ وحتى ١١ من فبراير من نفس العام بلغت ٢١٦ حادث، قتل فيها ١٤ بريطانيًا وجرح ٣١ معظمهم فى حالة خطرة.. وأضاف أن أمثال هذه الحوادث تجعل من الصعب الوصول إلى اتفاقية مشرفة..

وبعد مفاوضات مضنية تم توقيع اتفاقية الجلاء يوم ٢٧ من يوليو سنة ١٩٥٤ بالأحرف الأولى.. وكان من أهم نصوص هذه الاتفاقية المواد التالية:

أولاً: جلاء القوات البريطانية جلاء تامًا فى خلال عشرين شهرًا من تاريخ التوقيع على الإتفاقية..

ثانيًا: انتهاء معاهدة التحالف الموقعة يوم ٢٦ من أغسطس سنة ١٩٣٦ والاتفاق الخاص بالاعفاءات والميزات التى كانت تتمتع بها القوات البريطانية وجميع ما تفرع عنها من اتفاقيات..

ثالثًا: تبقى أجزاء من القاعدة فى منطقة القناة فى حالة صالحة للاستعمال.. وفى حالة وقوع هجوم مسلح من دولة من الخارج على أى بلد يكون طرفًا فى معاهدة الدفاع المشترك بين دول الجامعة العربية وعلى أن تقدم مصر لبريطانيا من التسهيلات ما يكون لازمًا لتهيئة القاعدة للحرب وإدارتها..

رابعًا: تعرب الحكومتان عن تصميمهما على احترام الاتفاقية التى تكفل حرية الملاحة فى قناة السويس الموقع عليها فى الاستانة فى ٢٩ من أكتوبر ١٨٨٨..

خامسًا: لا يمس هذا الاتفاق سبع سنوات من تاريخ التوقيع وعلى بريطانيا أن تتصرف فيما قد ينبغى لها وقتئذ من ممتلكات فى القاعدة ما لم تتفق الحكومتان على مد الاتفاق..

وتم الجلاء بالفعل فى الموعد المحدد.. وفى يوم ١٨من يونيو ١٩٥٦ رحل آخر جندى بريطانى عن مصر.. ورفع الرئيس جمال عبد الناصر علم مصر على مبنى البحرية فى مدينة بورسعيد باعتباره آخر معاقل الإنجليز فى مصر..

الفصل الثامن

السد العالى وقرار التأميم

مشروع السد العالى كان فكرة موجودة فى أدراج الحكومة المصرية قبل قيام الثورة بست سنوات.. حدث هذاعندما قام رجل يونانى يدعى «أدريان دانينوس» بتقديم هذه الفكرة إلى وزارة الأشغال باقتراح إقامة سد على بعد ٦ كيلو مترات جنوب خزان أسوان بارتفاع حوالى مائة متر ويتسع لتخزين ١٦٥ مليار متر مكعب على منسوب ١٨٠ متراً.. وذلك للعمل على زيادة الرقعة المزروعة بالقطر المصرى.. والاستغناء به عن كافة مشروعات التخزين الأخرى.. ولوقاية البلاد الواقعة على النيل من أخطار الفيضان.. ولتوليد طاقة كهربائية هائلة يمكن استغلالها فى المشروعات الصناعية .. وتغنى عن مشروع كهربة خزان أسوان..

وفى نفس الوقت أصدرت وزارة الأشغال الجزء السابع من موسوعة حوض النيل التى جمعت فيها مختلف المشروعات الكبرى المقترحة للتحكم الكامل فى مياه نهر النيل لمواجهة التوسع الزراعى.. وقد ورد ضمن هذه المشروعات مشروع إقامة سد على النيل جنوبى أسوان..

ومع إصرار الخواجة دانينوس وتردده المستمر على وزارة الأشغال ومناقشاته مع المختصين بالوزارة.. تمكن من الحصول على عدد كبير من البيانات والإحصائيات والدراسات حول مشروع السد..

ولأن ثقافته كانت زراعية فقط استعان بمهندس إيطالى يدعى «لويجى جاليولى» لعمل التصميمات الفنية اللازمة للمشروع..

وبمجرد قيام الثورة توجه دانينوس إلى مقر مجلس قيادة الثورة.. وقابل جمال عبد الناصر .. وعرض عليه المشروع.. وقام ناصر بتسليم المشروع إلى المهندس سمير حلمى (وزير الصناعة بعد ذلك ورئيس الجهاز المركزى للمحاسبات وقد استشهد فى حادث المنصة مع الرئيس محمد أنور السادات يوم ٦ من أكتوبر سنة

١٩٨٠).. والذى استعان بالدكتور محمد أحمد سليم رئيس قسم الرى بكلية الهندسة، وأحد خبراء السدود العالميين وشكلا لجنة من وزارة الأشغال وجامعة القاهرة.. وقامت هذه اللجنة بوضع تفاصيل المشروع..

وعند اكتمال هذه التفاصيل توجهت مصر إلى واشنطن ولندن والبنك الدولى لمساعدتها فى تمويل المشروع والذى قدرت تكاليفه المبدئية بحوالى ٤٦٠ مليون جنيه منها ١٣٦ مليونا بالعملات الصعبة..

وفى ديسمبر من عام ١٩٥٥ بدأت محادثات تمويل السد العالى مع البنك الدولى والولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا.. وكان الجانب المصرى فى المفاوضات يتكون من السادة:

- الدكتور القيسونى وزير المالية «رئيساً».
- الدكتور حامد السايح وكيل وزارة المالية (وزير الاقتصاد بعد ذلك).
- مهندس سمير حلمى.
- الدكتور محمد أحمد سليم.

وبعد مفاوضات شاقة قدم البنك الدولى عرضاً لتمويل المشروع بمبلغ ٤٠٠ مليون دولار يشترك فيه مع أمريكا وبريطانيا.. وكانت هناك شروطاً للتمويل رفضها جمال عبد الناصر.. لأنها باختصار كانت عودة بمصر إلى عصور الاستعمار.. ذلك لأن البنك الدولى اشترط الإشراف على كل المصروفات العامة لمصر وأن يشترك فى إدارة المشروع مع مصر..

وأمام إصرار جمال عبد الناصر على رفض هذه الشروط.. قبل الغرب تمويل مشروع السد العالى دون أى شرط ينال من كرامة مصر.. وفى يوم ١٨ من فبراير سنة ١٩٥٦ أعلن يوجين بلاك مدير البنك الدولى أنه تم الاتفاق على أن يقوم البنك الدولى بتمويل المشروع..

ولكن لم تمضِ شهور قليلة بعد ذلك حتى تغيرت الظروف إزاء رفض الغرب إمداد مصر بالسلاح.. وقيام مصر بتوقيع صفقة السلاح الشهيرة مع تشيكوسلوفكيا وتطور كل شيء بسرعة.. وبدأت العلاقات تسوء بين مصر من جهة والولايات المتحدة والدول الغربية من جهة أخرى.. وازدادت حدة الخلافات بشكل كبير عندما قامت يوم ١٧ من مايو ١٩٥٦ بالاعتراف بجمهورية الصين الشعبية..

وبتاريخ ٢٠ من يوليو سنة ١٩٥٦ أرسل «جان فوستر دالاس» وزير خارجية أمريكا رسالة إلى سفير مصر لدى بلاده كان نصها كالتالى:

«لم تعد حكومة الولايات المتحدة الأمريكية راغبة فى الإسهام فى تمويل السد

العالى بعد أن تبين لها أن اقتصاد مصر بلغ حداً من الضعف بحيث لا يستطيع تحمل مثل هذا المشروع».

وبعد أربعة أيام فقط من رسالة وزير الخارجية الأمريكى.. وفى تمام الساعة التاسعة صباح يوم الثلاثاء ٢٤ من يوليو ١٩٥٦ وصل جمال عبد الناصر إلى معمل تكرير البترول بمسطرد لافتتاح خط أنابيب البترول الجديد (السويس/ القاهرة) ومعمل التكرير وفقًا للموعد المحدد مسبقًا..

وننقل هنا شهادة شاهد عيان على ما حدث من خلال هذه الزيارة.. وهذه الشهادة للمهندس عبد الحميد أبو بكر والذى كتب فى مذكراته ليقول:

«قبل أن يبدأ عبد الناصر جولته لمشاهدة المعمل ونهاية الخط.. التفت إلى محمود يونس قائلاً: اتكلم واشرح.. ولا تتوقف عن الشرح سواء كنت أسمع لك أولا.. وكان الواضح أن ذهن الرئيس مشغول تمامًا وأن أخر شىء يمكن أن يفكر فيه هو ما يشرحه يونس له..

ولعل محمود قد أدرك شرود الرئيس وانصراف ذهنه عن كل ما يسمع.. وحرصاً منه على سلامة الرئيس قال له:

«أرجو ألا تلمس أى ماسورة فى المعمل لأنها ساخنة جداً لأن الوقت لم يسمح بتغليفها».

وبعد افتتاح الخط.. ارتجل الرئيس جمال عبد الناصر كلمة.. كنا نتوقع أنها سوف تتناول البترول الوطنى.. لكنها انصبت على سحب العرض الأمريكى لتمويل السد العالى وحملة التشكيك فى سلامة اقتصادنا قال الرئيس:

« ... نؤمن بأنفسنا.. نؤمن بقوتنا.. نؤمن بعزتنا.. نؤمن بمصر.. وبأبناء مصر.. ونؤمن بشعب مصر..»

... فإذا قامت فى واشنطن ضجة تعلن.. الاقتصاد المصرى يدعو إلى الشك .

«وفى أثناء حفل الافتتاح دعا الرئيس عبد الناصر المهندس محمود يونس للقائه فى مكتبه بمقر مجلس الوزراء - أمام مبنى مجلس الشعب الحالى- فى الثانية عشرة والنصف ظهراً.. ولم يجد المهندس يونس فى ذلك أمراً غير عادى.. فهو قد طلب منذ أكثر من أسبوع تحديد موعد مع الرئيس عبد الناصر ليعرض عليه مشاكل البترول.. ولم يشغل محمود يونس فى ذلك الوقت سوى تجميع المشكلات التى يريد عرضها على الرئيس عبد الناصر.. وكتابة بعض الملاحظات فى ورقة صغيرة قبل موعد الاجتماع.. وعندما ذهب بعد الافتتاح إلى مقر هيئة البترول لتغيير ملابسه لم يكن فى رأسه سوى

موضوع واحد سوف يعرضه على عبد الناصر هو: «مشكلات قطاع البترول»

وحول مقابلة جمال عبد الناصر يقول المهندس عبد الحميد أبو بكر:

«وكما هى العادة اصطحبنى المهندس محمود يونس معه إلى مجلس الوزراء .وعند وصولنا لفت نظرنا أن صلاح الشاهد كبير الأمناء برياسة الجمهورية كان واقفًا فى انتظارنا على رأس السلم الخارجى.. وفور وصولنا أسرع للقائنا.. وبسرعة أخبر محمود يونس أنه تأخر عن موعده مع عبد الناصر ثلاث دقائق كاملة .. وأن الرئيس فى انتظاره بمكتبه..

وبمجرد أن جلس محمود يونس فى مواجهة الرئيس فى مكتبة، بدأ على الفور فى عرض مشكلات البترول.. والورقة الصغيرة التى أعدها سلفًا أمامه.. أما الرئيس عبد الناصر فكان يستمع إليه بلا تعليق..

لم يعلق عبد الناصر على أى مشكلة عرضها «محمود يونس» وفجأة سأله الرئيس عبد الناصر عن معلوماته عن قناة السويس.. فأجاب المهندس محمود يونس بأنه لا يعرف عنها إلا بعض المعلومات القليلة.. وأنه فى أثناء الحرب العالمية الثانية عندما كان ضابطًا مهندسًا فى القوات المسلحة.. كان يرابط وجنوده على طول قناة السويس فى أثناء الغارات الجوية لمراقبة سقوط أية قنابل فى القناة.. وبعد لحظات قال عبد الناصر:

«لقد قررنا تأميم قناة السويس»

وكان النبأ مذهلاً ومفرحًا لمحمود يونس فى آن واحد.. وعلى الفور قام من مقعده وعانق عبد الناصر مهنئًا.. ثم عاد مرة أخرى إلى مكانه ينظر فى الورقة التى أمامه وراح يتابع كلامه عن البترول مرة أخرى.. ويبدو أن محمود يونس كان يتصور أن ما قاله الرئيس له مجرد خبر يسمعه.. وينتهى الأمر..

ولكن الرئيس عبد الناصر أكمل حديثه.. وقال لمحمود يونس:

«إنى أكلفك بتنفيذ هذه المهمة»..

وللحظات لم يتحرك محمود يونس من مكانه.. ليس هذا فقط، بل لم ينطق بكلمة واحدة.. ولعل المفاجأة والحسابات والمسئولية وربما الدهشة معًا قد عقدت لسانه وعلى الفور أمر الرئيس باستدعائى.. وسألنى عن معلوماتى عن قناة السويس.. فأجبت مبتسمًا «إننى لا أعرف عنها سوى أنه يوجد فى بورتوفيق ناد اسمه «النادى الفرنساوى» نتناول فيه الغداء عندما يأتى ضيوف أجانب لزيارة معمل البترول الحكومى بالسويس.. ونشاهد من شرفته السفن المارة فى القناة..

وبلهجة لا تنم إلا على الإصرار والحزم.. والإدراك العميق لصعوبة وخطورة القرار أخبرنى الرئيس عبد الناصر بأنه قرر تأميم قناة السويس وأنه كلف محمود يونس بالتنفيذ.. وقبل أن نغادر مكتب الرئيس أعطانا بعض الكتب عن قناة السويس، وملفًا كان يحمل على صفحته الأولى عنوان (مذكرة عن الشركة العالمية لقناة السويس) مقدمًا من إدارة التعبئة..

قال الرئيس عبد الناصر وهو يودعنا على باب مكتبة إنه سيعلن قرار التأميم فى الخطاب الذى سيلقيه فى السابعة من مساء يوم الخميس ٢٦ من يوليو بالإسكندرية.. وأنه يجب أن يبدأ تنفيذ عملية التأميم عندما يذكر فى خطابه كلمة دى ليسبس.. وهذه مسئوليتنا وعلينا أن نستعد لتنفيذها على النحو المطلوب..

ومن هذا الحديث يتضح أن المدة التى تركها عبد الناصر للمهندس محمود يونس بين التكليف والتنفيذ هى فقط ٥٥ ساعة.. وكل معلومات الرجل ومساعده ضئيلة جداً.. مجرد تناول الغداء فى النادى الفرنساوى ببور توفيق..!!!

وقبل انصرافه طلب المهندس محمود يونس من جمال عبد الناصر أن ينضم المهندس محمد عزت عادل السكرتير المساعد للهيئة المصرية العامة للبترول.. وأجابة الرئيس لذلك.. وكانت التعليمات الأخيرة من جمال عبد الناصر أن يكون المهندس محمود يونس مسئولاً وبأقصى سرعة على اختيار المجموعة التى سوف تتولى تنفيذ عملية التأميم.. وشدد على السرية التامة ولا يعرف الهدف مما يحدث سوى ثلاثة هم:

محمود يونس – عبد الحميد أبو بكر– محمد عزت عادل .

أبطال التأميم

وضع المهندس محمود يونس شروطًا صارمة لاختيار الرجال الذين سوف ينفذون عملية التأميم .. وكانت هذه الشروط كالتالى:

١- أن يكون اختيار الاسم بالإجماع من الثلاثة (محمود يونس- عبد الحميد أبو بكر- محمد عزت عادل).. وإذا حدث واعترض واحد من هؤلاء الثلاثة على أى اسم يتم استبعاده على الفور..

٢- الثقة التامة فى وطنية وكفاءة أى شخص يضم إلى الطاقم..

٣- الاستعانة بأصحاب الخبرات من المدنيين لإعطاء عملية التأميم أمام الرأى العام العالمى صبغة قومية.. بدلاً من أن يكون الجميع من العسكريين فتتحول عملية التأميم إلى عملية عسكرية (كانت هذه الملاحظة ضمن تعليمات أصدرها جمال عبد الناصر لمحمود يونس)..

وفى منتصف ليلة ٢٦ من يوليو سنة ١٩٥٦ كان محمود يونس قد أرسل مظروفا للرئيس جمال عبد الناصر فيه أسماء رجال التأميم.

لوحة الشرف
لرجال التأميم

الصفة	الوظيفة قبل التأميم	الإسم	المهام فى هيئة قناة السويس
١- مدنى	وكيل وزارة الأشغال	م/ إبراهيم زكى	عضو لأول مجلس إدارة
٢- مدنى	وكيل وزارة المالية	نبيه يونس	عضو لأول مجلس إدارة
٣- مدنى	رئيس قسم الهيدروليكا بجامعة القاهرة	د.م/حسن إسماعيل	اتجه إلى السلك الجامعى حتى صار رئيسًا لجامعة القاهرة ثم رئيسًا لأكاديمية البحث العلمى ثم وزيرًا للتعليم العالى
٤- مدنى	رئيس قسم الهيدروليكا بجامعة القاهرة	د.م/ محمد حسان	اتجه إلى السلك الجامعى
٥- مدنى	مدير بلدية بورسعيد	م/ توفيق الديب	كبير المهندسين، ثم عضو مجلس الإدارة
٦- أمير الاى بالجيش	مدرس العمليات في كلية أركان الحرب	م/ محمد سعيد الرفاعى	مدير التحركات ، ثم عضو مجلس إدارة
٧- أمير الاى بالجيش	رئيس الشئون الإدارية بالقيادة المشتركة	م/ محمد فؤاد الطورى	مدير وعضو مجلس إدارة
٨- قائمقام بالجيش	قائد ورش سلاح الصيانة	م/ على محمود إبراهيم	مدير ورش بورفؤاد ثم مساعد سكرتير عام الهيئة ثم مدير عام الترسانة البحرية وعضو مجلس إدارة
٩- بكباشى	رئيس أركان حرب سلاح	م/ مشهور	نائب مدير التحركات ثم سكرتير عام مساعد ثم مدير التحركات

الصفة	الوظيفة قبل التأميم	الإسم	المهام فى هيئة قناة السويس
بالجيش	المهندسين	أحمد مشهور	ثم رئيسًا لهيئة قناة السويس
١٠- صاغ بالجيش	نائب رئيس حرب سلاح المهندسين بالقيادة الشرقية	م/ أحمد شوقى خلاف	استشهد فى معارك العدوان الثلاثى
١١- صاغ بالجيش	ضابط بحرى	م/ يوسف محمد يوسف	مدير وعضو مجلس إدارة
١٢- صاغ بالجيش	ضابط بحرى	م/ قاسم سلطان	مدير عام التحركات وعضو مجلس إدارة
١٣- صاغ بالجيش	قطاع البترول	محمود التونسى	رئيس أحدى شركات القناة ثم وكيلاً لوزارة النقل
١٤- مدنى	مدير الشئون المالية للهيئة العامة للبترول	أحمد مجدى حجازى	مدير عام الشئون المالية ثم عضو مجلس إدارة
١٥- مدنى	مدير الشئون الأقتصادية للهيئة العامة للبترول	جلال ثابت	ترك الهيئة فى عام التأميم للعمل فى شركة بترول مدير الشئون الإدارية ثم
١٦- مدنى	قطاع البترول	حسن جلال حمدى	عضو مجلس إدارة مدير العلاقات العامة
١٧- مدنى	رئيس العلاقات العامة بالهيئة العامة للبترول	مصطفى نيازى	مدير الشئون المالية وعضو مجلس إدارة
١٨- مدنى	محاسب بمعمل تكرير البترول بالسويس	عمر عزت	مدير الترسانة البحرية
١٩- مدنى	محاسب بمعمل تكرير البترول بالسويس	حسام هاشم	وعضو مجلس إدارة مدير الترسانة البحرية

الصفة	الوظيفة قبل التأميم	الإسم	المهام فى هيئة قناة السويس
٢٠- مدنى	مهندس بمعمل تكرير البترول بالسويس	عصام العسلى	وعضو مجلس إدارة
٢١- مدنى	مهندس بمعمل تكرير البترول بالسويس	م/ عبد السلام بهلول	
٢٢- مدنى	مهندس بمعمل تكرير البترول بالسويس	م/ عباس أبو العز	
٢٣- مدنى	مهندس بمعمل تكرير البترول بالسويس	م/ سيد خليفة	
٢٤- مدنى	سكرتير بمجلس قيادة الثورة	محمد عبد الله شديد	
٢٥- صاغ بالبوليس	رئيس أركان حرب محافظة القنال	أحمد فؤاد عبد الحميد	مدير التحركات ثم مدير الشئون الإدارية وعضو مجلس إدارة
٢٦- ضابط متقاعد	موظف بوزارة التجارة	الشافعى عبد الهادى	مدير التموين وعضو مجلس إدارة
٢٧- ضابط متقاعد	موظف بوزارة التجارة	حسنى مسعود ترك	ترك الهيئة بعد العدوان الثلاثى
٢٨- ضابط متقاعد	موظف بوزارة التجارة	محمد فهمى الزفتاوى	ترك الهيئة بعد العدوان الثلاثى
٢٩- ضابط متقاعد	موظف بوزارة التجارة	عبد الحميد بهجت ترك	ترك الهيئة بعد العدوان الثلاثى

الفصل العاشر

يوم ساخن جداً

وجاء يوم الخميس ٢٦ من يوليو ١٩٥٦.. يوم حار جداً.. «هواء شرد».. درجة حرارة تصل إلى ٤٥ درجة مئوية.. ومع حرارة الجو كانت حرارة الأحداث..

في الساعة الخامسة صباحًا يستيقظ أطقم التأميم كله.. وفي الساعة السابعة صباحًا وفي مكتبه استقبل الرئيس جمال عبد الناصر وبصحبته القائمقام محمد أنور السادات عضو مجلس قيادة الثورة (رئيس الجمهورية بعد ذلك) كلا من: المهندس محمود يونس والمهندس عبد الحميد أبو بكر.. وفي هذه المقابلة تم عرض ما اتفق عليه طاقم التأميم على الرئيس.. من هيكل عام لخطة التأميم كان قد وضعه المهندس محمود يونس.. ووافق ناصر على الخطة.. وأخذ نسخة من أسماء رجال الجيش والبوليس الذين اختارهم محمود يونس لتنفيذ عملية التأميم..

وقام عبد الناصر بتسليم هذه الأسماء إلى سكرتارية مكتبة.. وتولت السكرتارية إبلاغ الضباط الذين جاءت أسماؤهم ضمن قائمة التسعة والعشرين الذين تم اختيارهم عن طريق محمود يونس وعبد الحميد أبو بكر ومحمد عزت عادل.. وتم تحديد موعدان لهؤلاء الضباط الموعد الأول في تمام الثانية عشرة ظهرًا بمكتبة رئيس هيئة البترول.. والساعة الثانية بعد الظهر في مكتب القائد العام للقوات المسلحة.. كانت اتصالات في منتهى الأهمية والدقة تلك التي نجحت في تجميع كل هؤلاء الضباط في وقت قياسي وقد قام بها كُلٌ من الصاغ عباس رضوان (وزير الداخلية ونائب رئيس الوزراء بعد ذلك) والصاغ توفيق عبد الفتاح (وزير الشئون الاجتماعية وسفير ووزير برئاسة الجمهورية بعد ذلك) وكان في هذا اليوم التاريخي مدير لمكتب القائد العام..

كما تم إرسال إشارة إلى قائد المنطقة الشرقية بسيناء اللواء علي عامر والأميرالاي مهندس سعيد الرفاعي لحضور اجتماع في مقر القيادة بمعسكر الجلاء بالإسماعيلية في الساعة الخامسة مساءً..

وفى نفس الوقت قام اللواء الباجورى وكيل وزارة الداخلية بإرسال إلى محافظ القنال (كانت محافظة القنال فى ذلك الوقت تضم كلا من بورسعيد والإسماعيلية) .. محمود رياض.. وإشارة أخرى إلى اللواء محمود طلعت محافظ السويس لحضور أجتماع فى غاية الأهمية يعقد فى مقر القيادة الشرقية (بمعسكر الجلاء بالإسماعيلية) فى الساعة الخامسة مساء يوم ٢٦ من يوليو سنة ١٩٥٦.. وكانت التعليمات أن يصحب كل محافظ معه مدير الأمن ورئيس المباحث لتلقى تعليمات مهمة..

كما قام طاقم التأميم محمود يونس وعبد الحميد أبو بكر ومحمد عزت عادل بإجراء إتصالات أخرى مع المجموعة المدنية التى تم اختيارها لتنفيذ التأميم.. وفى مكتب المهندس محمود يونس بالهيئة العامة للبترول وفى تمام الساعة الثانية عشرة ظهراً، تم عقد أو اجتماع من فرسان التأميم الثلاثة والأفراد الذين تم اختيارهم وأمكن أستدعاءهم حتى هذا الوقت.. وفى هذا الاجتماع أعلن المهندس محمود يونس أن الرئيس جمال عبد الناصر قد كلف هذه المجموعة بمهمة سرية فى الصحراء الغربية، وأن الوقت المتاح للاستعداد لتنفيذ المهمة ساعتين ونصف فقط.. وتم تحديد موعد الاجتماع التالى فى مكتب القائد العام للقوات المسلحة وفى الساعة الثانية والنصف بعد الظهر.. وحاول الجميع معرفة ما يحدث.. وترددت الأسئلة بكثافة حول أسباب استدعائهم بهذه السرعة والسرية.. ولكن المهندس محمود يونس كان لديه رد واحد بأنها كما سبق وقال أن هناك مهمة سرية فى الصحراء الغربية بتكليف من الرئيس جمال عبد الناصر.. ولكن الرجال لم يقتنعوا.. مجموعة غير متجانسة يتم تجميعهم فى مكتب القائد العام للقوات المسلحة.. وكان الموقف مقبولاً لدى العسكريين.. أنها أوامر.. ولابد من تنفيذ الأوامر.. وأمام إصرار المدنيين على معرفة حقيقة المهمة قرر محمود يونس التعامل بشكل عسكرى، فقال للجميع بمنتهى الحزم أنها تعليمات رئيس الجمهورية بتنفيذ مهمة سرية ولا مجال لأى سؤال..

وفى تمام الساعة الثالثة بدأت رحلة التأميم.. من القاهرة إلى معسكر الجلاء بالإسماعيلية وظل السؤال يتردد بين الجميع.. ما هى القصة.. ولما علم المهندس مشهور أحمد مشهور أن التوجه إلى الإسماعيلية راح بأسلوب علمى يحلل الاحتمالات.. فليس فى هذه الجهة سوى سيناء وإسرائيل والقاعدة البريطانية السابقة وشركة قناة السويس.. وفجأة قال المهندس مشهور.. لا أظن أنها عملية عسكرية.. ثم نظر إلى المهندس عبد الحميد أبو بكر وسأله: قول لى أحنا رايحين فين..

فرد عليه: أنا زيك ما اعرفش حاجة.

فكان الرد العبقرى من المهندس مشهور: معقول.. أنا ح أقولك.. إحنا رايحين نأمم قناة السويس..

ونزلت الجملة الأخيرة على المهندس عبد الحميد أبو بكر نزول الصاعقة .. ولكنه تماسك وحاول المراوغة، وقال للمهندس مشهور: تأميم يعنى إيه تأميم.. يا باش مهندس إحنا ناس ما بنفهمش إلا فى البترول..

وتصل القافلة إلى معسكر الجلاء بالإسماعيلية.. وكانت التعليمات على بوابة المعسكر بالسماح لأى شخص يقصد اجتماع الساعة الخامسة بالدخول..

وبعد التأكيد من وصول الجميع طلب المهندس عبد الحميد أبو بكر تجميع سائقى السيارات ووضعها فى مكان واحد تحت حراسة البوليس الحربى.. كما طلب أيضا من البوليس الحربى تشديد الحراسة على الغرفة التى سيعقد فيها الاجتماع.. وقطع جميع الاتصالات التليفونية عنها..ومنع دخول أى جهاز لاسلكى..

وفى تمام السادسة بدأ الاجتماع بكلمة قصيرة من المهندس محمود يونس يخبر الجميع فيه بأن هناك مهمة تاريخية فى انتظارهم.. ثم قال:

«إن الرئيس جمال عبد الناصر قرر تأميم شركة قناة السويس ..

وأن المجموعة الموجودة فى هذه الحجرة هى التى ستتولى تنفيذ عملية التأميم..

وحول هذه اللحظة التاريخية يقول المهندس عبد الحميد أبو بكر فى مذكراته ليقول:

(ساد الحجرة صمت عميق.. وكانت الانفعالات التى بدأت تظهر على وجه الجميع- خاصة المدنيين - خليطًا من المفاجأة والدهشة والخوف والارتباك.. وأخذ العرق يتصبب من بعض المدنيين الذين حضروا ببدلهم كاملة فى هذا الجو الحار.. والحقيقة أن منظرنا- محمود يونس وعزت عادل وأنا- كان لا يدعو إلى الثقة التامة.. فقد كان يونس يرتدى بنطلونًا رمادى اللون.. وقميصًا أبيض مفتوح الأزرار.. كان يشمر عن ساعدية.. بينما شعر صدره بارز من القميص.. وكنت وعزت عادل نرتدى مثله..

ببساطة لم يكن مظهرنا على هذا النحو البسيط يتناسب مع مهمة لها درجة خطورة.. ومهمة كتأميم مرفق عالمى مثل قناة السويس.. كنا نبدو على أكثر تقدير كمجموعة من المغامرين أو الفتوات وأعتقد أننا لو كنا قد ارتدينا ملابسنا العسكرية لكان مظهرنا يوحى بثقة أكبر..)

وبعد لحظات الارتباك والدهشة بدأ المهندس/ محمود يونس يشرح خطة التأميم.. وأوضح أن الرئيس جمال عبد الناصر سوف يلقى خطابا من الإسكندرية الساعة السابعة.. وعلى الجميع متابعة هذا الخطاب.. وعندما يصل إلى كلمة «دى ليسبس» يبدأ الجميع فى التحرك.. أما لحظة اقتحام مكاتب ومراكز شركة القناة فقد تحددت عندما يقول جمال عبد الناصر فى خطابه:

«إن هناك إخوانًا لكم يقومون الآن بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس»..

وعلى الفور قام محمود يونس بإبلاغ كل فرد من الموجودين بمجموعته وكانت هذه المجموعات كالتالى:

المجموعة الرئيسية (الإسماعيلية):

على رأسها المهندس محمود يونس.. وتضم كلاً من:

١- عبد الحميد أبو بكر ٢- محمد عزت عادل ٣- سعيد الرفاعى ٤- فؤاد الطورى ٥- مشهور أحمد مشهور ٦- إبراهيم زكى ٧- نبيه سلطان ٨- حسن إسماعيل ٩- محمد حسان ١٠- أحمد فؤاد عبد الحميد ١١- قاسم سلطان ١٢- مصطفى نيازى ١٣- عبد الله شديد..

المجموعة الثانية (بورسعيد)..

على رأسها توفيق الديب.. وتضم كلاً من:

١- على محمود ٢- شوقى خلاف ٣- يوسف محمد يوسف ٤- حسنى مسعود ٥- حسن جلال حمدى ٦- عصام العسلى ٧- عبد السلام بهلول ٨- عبد الحميد بهجت

المجموعة الثالثة (السويس):

على رأسها الشافعى عبد الهادى.. وتضم كلاً من:

١- محمد الزفتاوى ٢- جلال ثابت ٣- حسام هاشم ٤- عمر عزت ٥- عباس أبو العز ٧- سيد خليفة ٨- محمد بهجت

هذا بخلاف المجموعة التى تركت بالقاهرة لتأميم مكتب الشركة هناك، بينما تركت عمليات تأميم محطات الإرشاد على طوال القناة وكان عددها ١١ محطة إلى رجال سلاح الإشارة..

وفى حوالى الساعة من الزمن تمكن المهندس محمود يونس من شرح كل ما لديه من معلومات عن شركة القناة (مكاتبها- مبانيها- محطاتها على طول القناة).. وبعد عرض هذه المعلومات الضرورية.. قام محمود يونس بالرد على تساؤلات الجميع..

وتحديد الهدف تماماً.. وكان هذا الهدف قومى ولا يمكن بأى حال من الأحوال التنازل عن أى جزء منه.. «ضرورة استمرار الملاحة فى القناة.. وضمان عدم تأثرها بأى عامل خارجى.. وبالتالى ضرورة السيطرة الفورية على أقسام الحركة والملاحة والتحفظ على كل المستندات والأموال وأستدعاء الموظفين الفرنسيين المسئولين عن العمل فى المدن الثلاثة.. وابلاغهم بقرار التأميم.. وضمان سلامة هؤلاء المسئولين وأيضا سلامة عائلاتهم.. ومطالبتهم بالاستمرار فى عملهم على أن يتلقوا التعليمات من الإدارة المصرية.. وتنفصل تماماً أى علاقة لهم بمقر الشركة فى باريس أو مع مركزيها فى لندن وواشنطن.. وأن أى محاولة للتخريب أو تعطيل العمل ستقابل بالشدة والحزم.. ولزيادة الإثارة لدى رجال التأميم تأخر خطاب جمال عبد الناصر ساعة ونصف الساعة لأسباب تتعلق بمعلومات ضرورية طلبها الرئيس..

الفصل الحادى عشر

خطاب التأميم

وجاءت ساعة الصفر.. الثامنة والنصف من مساء يوم ٢٦ من يوليو سنة ١٩٥٦.. ومن ميدان المنشية بالإسكندرية.. خرج صوت جمال عبد الناصر ليسمع الملايين من إذاعة القاهرة.. ويبدء الخطاب بداية تقليدية بالعبارة الشهيرة «أيها الأخوة المواطنون» وكان نص هذا الخطاب التاريخى كالتالى:

نحتفل اليوم باستقبال العيد الخامس للثورة.. بعد أن قضينا ٤ سنوات نكافح ونجاهد ونقاتل للتخلص من آثار الماضى البغيض.. ومن الاستعمار والاستبداد والاستغلال الأجنبى والداخلى.. واليوم نستقبل العام الخامس أشد حزمًا وأمضى قوة.. وأشد إيمانًا.. لقد اتحدنا وسرنا وكافحنا وانتصرنا.. واليوم ونحن نتجه إلى المستقبل.. نعتمد على الله وعلى أنفسنا.. وعلى قوتنا لتحقيق أهداف الثورة التى جاهد من أجلها الآباء والأجداد.. نحن نشعر بأننا سننتصر لتثبت مبادئ الحرية والعزة والكرامة.. ولنقيم دولة مستقلة استقلالاً سياسيًا واقتصاديًا حقيقيًا..

أمامنا معارك طويلة سنخوضها لنعيش أحرارًا.. لقد وضعنا أساس الحرية والعدالة.. وسنعمل على تثبيت هذه الحرية والكرامة.. ووضعنا مبادئ ننادى بها فى العالم من أجل حرية الإنسان.. وكرامة الإنسان.. هذه المعارك التى نخوضها لم تنته.. فيجب أن نكون على حذر من ألاعيب الاستعمار وأعوانه.. لقد حاول الاستعمار أن يضعضع قوميتنا ويجزئ عروبتنا.. فخلق إسرائيل صنيعة الاستعمار بيننا.. لقد خلقوا إسرائيل ليحولونا إلى جماعة من اللاجئين.. ولكننا سندافع عن قوميتنا.. وسنعمل حتى يمتد الوطن العربى من المحيط إلى الخليج.. إن القومية العربية تنتصر وتسير إلى الأمام.. وهى تعرف طريقها.. إننا نعرف من هم أعداؤنا ومن هم أصدقاؤنا..

أيها الأخوة.. إننا عندما حصلنا على استقلالنا السياسى اتجهنا إلى العالم وحتى إلى المستعمر.. وقلنا إن مصر تمد يدها إلى الجميع.. ولما عُرضت علينا

مشروعات الدفاع.. قلنا إننا على استعداد للدفاع من أجل السلم فى العالم بشرط ألا يكون على حساب استقلالنا وفى سنة ١٩٥٢ قررنا تسليح الجيش المصرى .. وقلنا لانجلترا وفرنسا وأمريكا.. أن يسلحونا إذا كانوا يرغبون فى صداقتنا.. ولكنهم اشترطوا إرسال بعثة أمريكية تشرف على الجيش المصرى.. واشترطوا أن نتنكر لأخوتنا فى شمال أفريقيا.. ولكننا لم نقبل.. وسلحوا هم إسرائيل.. فأرسلنا بعثة إلى انجلترا لشراء الأسلحة.. ولكنها اشترطت ألا نهاجم الأحزاب.. وهكذا أيها الأخوة تحولت العملية إلى سيطرة وتحكم.. واستطعنا شراء السلاح من روسيا لا من تشيكوسلوفيكيا فقط.. لقد وافقت روسيا على إمدادنا بالسلاح.. وتمت الصفقة.. وقالوا أنه سلاح شيوعى.. فقلت لست أعرف سلاحًا شيوعيا أو غير شيوعى... إننى أعرف شيئا واحدا.. وهو أنه أصبح سلاحًا مصريًا فى أيد مصرية.. وكانت الأسلحة التى اشتريناها خالية من كل قيد أو شرط.. كسرنا احتكار السلاح.. ويومها أرسلت واشنطن المستر (چورچ الن) إلى مصر.. ويومها قال مسئول أمريكى أن (ألن) يحمل تهديدًا لمصر.. فقلت له إننى رئيس وزراء ثائر ولست رئيسًا محترفًا.. فإذا جاءنى مندوبكم وتحدث بكلمة واحدة.. فسأطرده إلى الخارج وسأعلن للشعب المصرى أنكم أردتم إهانة الشعب وكرامته.. وسنقاتل جميعًا لآخر نقطة من دمائنا.. فى سبيل عزتنا.. لأن هذه هى مبادؤنا.

بعد ذلك وضعنا خطة للإنتاج تستهدف زيادة الدخل القومى بسرعة.. حتى يتمشى الاقتصاد مع زيادة عدد السكان.. لكى يرتفع مستوى المعيشة.. وقابلتنا عقبة التمويل.. واتصلنا بالبنك الدولى طالبين المساعدة.. فماطل وسوف.. وحاولنا الاعتماد على الشركات.. فأبدت الشركات البريطانية والفرنسية والألمانية الاستعداد لإقراضنا مليون جنيه.. وطأطأ البنك الدولى رأسه.. وعرض ٢٠٠ مليون دولار ومعها شروط استعمارية.. أهمها ربط مصروفات الدولة من الموارد المالية.. وعدم تحمل أى دين أو عقد أو اتفاق مثل صفقة الأسلحة بدون موافقة البنك.. الكلام ده قاله لى يوجين بلاك مدير البنك.. ورفضناه رفضًا باتًا.. وقولنا إحنا ما نبعش نفسنا بكذا مليون دولار.. وافتكرت ساعة دخول يوجين بلاك عندى.. نفس منظر دخول.. (فرديناند دى لسيبس) عند الخديو محمد سعيد..

أيها الأخوة.. فى عام ١٨٥٤ وصل إلى مصر (فردنياند دى لسيبس) وذهب إلى محمد سعيد باشا الوالى وجلس بجانبه وقال له: نريد أن نحفر قناة السويس وهذا المشروع سيفيدك فائدة لا حد لها.. فهو مشروع ضخم وسيعود على مصر بالكثير.. كان هذا الكلام عام ١٨٥٤.. وفى عام ١٨٥٦ أصدر فرمانًا بتكوين (الشركة العالمية لقناة

السويس البحرية) واشتركت مصر بـ ٤٤٪ من الأسهم وتعهدت مصر بأن تورد العمال الذين سيحفرون القناة بالسخرة.. ومات ١٢٠ ألف عامل فى حفر القناة ودون أن يأخذوا أجرًا.. حفرت القناة بأرواحنا وجماجمنا ودمائنا.. دفعنا ٨ مليون جنيه.. وبعد ذلك ولأجل أن يتنازل دى ليسبس عن بعض الامتيازات كنا ندفع له أيضًا.. وكان المفروض أن نأخذ أيضًا ١٥٪ من أرباح الشركة زيادة على أرباح أسهمنا وتنازلنا عن الـ ١٥٪ من الأرباح وبعد أن كانت القناة محفورة لمصر كما قال دى ليسبس أصبحت مصر ملكًا للقناة.. وفى الاتفاق الذى عقد فى ٢٢ من فبراير عام ١٨٦٦ جاء فى المادة ١٦ أنه بما أن الشركة العالمية لقناة السويس البحرية شركة مصرية تخضع لقوانين البلاد وعرفها.. ولكن الشركة ظلت لا تخضع لقوانين البلاد وظلت تعتبر نفسها دولة داخل دولة.. كانت نتيجة الكلام الذى قاله. دى ليسبس للخديو عام ١٨٥٦ أو نتيجة الصداقة والديون هى احتلال مصر عام ١٨٨٢.. واستدانت مصر واضطرت فى عهد إسماعيل إلى بيع نصيبها من الأسهم وقدرها ٤٤٪.. اشترتها إنجلترا بأربعة ملايين من الجنيهات وتنازل إسماعيل عن بعض الامتيازات التى أعطيت لها واضطر أكثر من ذلك إلى أن يدفع لإنجلترا سنويًا ٥٪ نظير الأرباح التى كان قد تنازل عنها.. فدفع لها ثمنًا قدرة أربعة ملايين من الجنيهات أى أن بريطانيا أخذت نصيب مصر من الأسهم وقدره ٤٤٪ دون مقابل.. إننا سنحصل على حقوقنا المغتصبة وسنبنى السد العالى.. إن الدول الإستعمارية تريد أن تعاقب مصر لأنها رفضت التكتلات العسكرية ونادت بالسلام وحقوق الإنسان.. ونادت بمبادئ الأمم المتحدة.. إننا سنقاتل لآخر قطرة من دمائنا فى سبيل بلادنا.. فى سبيل بناء مصر.. ولن نمكن تجار الحروب والمستعمرين منا.. إننا أغنياء.. وقد كنا متهاونين فى حقوقنا.. ولكننا سنستردها.. ولذلك وقعت اليوم.. ووافقت الحكومة على قرار بتأميم شركة قناة السويس العالمية شركة مساهمة مصرية..

باسم الأمة.. قرار رئيس الجمهورية...

مادة /١: تؤمم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية- شركة مساهمة مصرية- وتنقل إلى الدولة جميع مالها من أموال وحقوق وما عليها من التزامات وتحل جميع الهيئات واللجان القائمة حاليًا على إدارتها.. ويعوض المساهمون وحملة حصص التأسيس عما يملكونه من أسهم وحصص بقيمة مقدرة بحسب سعر الإقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون فى بورصة الأوراق المالية بباريس.. ويتم دفع هذا التعويض بعد إتمام استلام الدولة لجميع أموال وممتلكات الشركة المؤسسة..

إننا لن نمكن منا المستعمرين أو المستبدين.. لن نقبل أن يعيد التاريخ نفسه مرة

أخرى.. واليوم أيها المواطنون قد عادت الحقوق لأصحابها.. حقوقنا فى قناة السويس.. اليوم إنما نحقق الصرح الحقيقى من أبنية العزة والكرامة.. وقد كانت قناة السويس دولة فى داخل الدولة.. وكانت تعتمد على المؤامرات الأجنبية وتعتمد على الاستعمار وأعوانه..

واليوم نشعر مع استعادة القناة.. كما طردنا فاروق أننا نحقق أمجادًا لمصر.. نتجه قدمًا إلى الأمام.. شعب واحد يؤمن بنفسه وقوته.. ويقسم على أن يعمل ويزحف زحفًا مقدسًا نحو البناء والتصنيع والإنشاء كتلة واحدة متراصة.. نقف ضد الغدر وضد العدوان وضد الاستعمار.. وسنفعل ما نريد ولا شريك لنا حينما نسترد حقوقنا المغتصبة سنزداد قوة وسيزيد إنتاجنا وعملنا..

والآن يتجه أخوة منكم من أبناء مصر لإدارة القناة.. الآن وفى هذه اللحظة يتسلمون شركة القناة المصرية ويديرون ملاحتها وهى جزء من مصر نقوم بهذا العمل لنستعيد ماضينا ونبنى العزة والكرامة..

القرار الجمهورى رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦

بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

باسم الأمة..

رئيس الجمهورية..

مادة ١:

تؤمم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية (شركة مساهمة مصرية) وتنتقل إلى الدولة جميع ما لها من أموال وحقوق وما عليها من التزامات وتحل جميع الهيئات واللجان القائمة حاليًا على إدارتها.. ويعوض المساهمون وحملة حصص التأسيس عما يملكونه من أسهم وحصص بقيمتها مقدرة بحسب سعر الإقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون فى بورصة الأوراق المالية بباريس.. ويتم دفع هذا التعويض بعد إتمام استلام الدولة لجميع أموال وممتلكات الشركة المؤممة..

مادة ٢:

يتولى إدارة مرفق المرور فى قناة السويس هيئة مستقلة تكون لها الشخصية الاعتبارية وتلحق بوزارة التجارة ويصدر بتشكيل هذه الهيئة وتحديد مكافآت أعضائها قرار من رئيس الجمهورية.. ويكون لها فى سبيل إدارة المرفق جميع السلطات اللازمة لهذا الغرض دون التقيد بالنظم والأوضاع الحكومية..

ومع عدم الإخلال برقابة ديوان المحاسبة على الحساب الختامى يكون للهيئة

ميزانية مستقلة يتبع فى وضعها القواعد المعمول بها فى المشروعات التجارية.. وتبدأ السنة المالية فى أول يولية وتنتهى فى آخر يونيه من كل عام.. وتعتمد الميزانية والحساب الختامى فى كل عام بقرار من رئيس الجمهورية.. وتبدأ السنة المالية الأولى من تاريخ العمل بهذا القانون وتنتهى فى آخر يونيو ١٩٥٧..

ويجوز للهيئة أن تندب من بين أعضائها واحدًا أو أكثر لتنفيذ قرارتها أو القيام بما تعهد إليه من أعمال.. كما يجوز لها أن تؤلف من بين أعضائها أو من غيرهم لجانًا فنية للإستعانة بها فى البحوث والدراسات.. ويمثل الهيئة رئيسها أمام الجهات القضائية والحكومية وغيرها.. وينوب عنها فى معاملاتها مع الغير..

مادة ٣:

تجمد أموال الشركة المؤممة وحقوقها فى جمهورية مصر والخارج.. ويحظر على البنوك والهيئات والأفراد التصرف فى تلك الأموال بأى وجه من الوجوه.. أو صرف أى مبالغ أو أداء أية مطالبات أو مستحقات عليها إلا بقرار من الهيئة المنصوص عليها فى المادة الثانية..

مادة ٤:

تحتفظ الهيئة بجميع موظفى الشركة المؤممة ومستخدميها وعمالها الحاليين.. وعليهم الاستمرار فى أداء أعمالهم.. ولا يجوز لأى منهم ترك عمله أو التخلى عنه بأى وجه من الوجوه أو لأى سبب من الأسباب إلا بإذن من الهيئة المنصوص عليها فى المادة الثانية..

مادة ٥:

كل مخالفة لأحكام المادة الثالثة يعاقب مرتكبها بالسجن وبغرامة توازى ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة.. وكل مخالفة لأحكام المادة الرابعة يعاقب مرتكبها بالسجن فضلاً عن حرمانة من أى حق فى المكافأة أو المعاش أو التعويض..

مادة ٦:

ينشر هذا القرار فى الجريدة الرسمية.. ويكون له قوة القانون ويعمل به من تاريخ نشره.. ولوزير التجارة إصدار القرارات اللازمة لتنفيذه.

يبصم هذا القرار بخاتم الدولة وينفذ كقانون من قوانينها..

تحريرًا فى ١٨ ذى الحجة سنة ١٣٧٥ (٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦)

جمال عبد الناصر

الفصل الثانى عشر

التأميم يصبح واقعًا

حول تنفيذ خطة التأميم يقول المهندس عبد الحميد أبو بكر فى مذكراته:

«فور سماعنا الاسم دى ليسبس.. خرجنا جميعًا من معسكر الجلاء (بالإسماعيلية) متجهين إلى المقر الرئيسى للشركة.. وكانت مدينة الإسماعيلية فى هذا الوقت من الليل فى غاية الهدوء والسكون..

وكان فى السيارة الأولى محمود يونس ومحمد رياض محافظ القناة وعزت عادل وأنا (م. عبد الحميد أبو بكر).. وفى العربة خلفنا كان قاسم سلطان وقد طلبت منه أن يكون بجوارى..

وعندما وصل الرئيس عبد الناصر فى خطابه إلى عبارة (والآن وأنا أتكلم إليكم.. يقوم أخوة لكم من أبناء مصر.. ليديروا الشركة العالمية لقناة السويس ويقوموا بعمل الشركة.. الآن فى هذه اللحظة يتسلمون شركة القناة المصرية) .. عندما وصل إلى هذه العبارة كنا قد وصلنا إلى الباب الرئيسى للشركة وكانت جميع الفرق فى وقت واحد داخل مبانى الشركة فى مدن القناة الثلاثة وفى العاصمة..

وقد لاحظنا أن سكان العمارات القريبة من الشركة.. كانوا يفتحون البلكونات والشبابيك ليتأكدوا مما سمعوه فى الخطاب.. وكان بعض الحراس جالسين أمام الهيئة يستمعون إلى خطاب الرئيس ففوجئوا بوجودنا أمامهم..

اندفعت داخل مبنى الشركة فاعترضنى أحد الحراس فأزحته بقوة عن طريقى ودخلنا أنا (م. عبد الحميد أبو بكر) ومحمود يونس والصاغ قاسم سلطان، وكان هو الشخص الوحيد من المجموعة الذى سبق له دخول هذا المرفق.. وأشار قاسم إلى مكتب فى نهاية الطرقة على اليمين قائلاً (هذا مكتب مسيو بيير مينيسيه المدير المالى والإدارى وأكبر موظف فرنسى فى الشركة)».

وإلى هنا وتنتهى شهادة الرجل الثانى فى عملية التأميم.. لتتواصل الأحداث..

حيث سيطر المهندس محمود يونس مع بعض أفراد مجموعة الإسماعيلية على مكتب مسيو مينسيه (المدير المالى والإدارى وأكبر موظف فرنسى بالشركة يوم التأميم).. كما قام المهندس عبد الحميد ومعه الصاغ بحرى قاسم سلطان والمهندس محمد عزت عادل باقتحام مكتب الملاحة الرئيسى الذى يتحكم فى الملاحة بالقناة ويسيطر على جميع التحركات فى القناة..

وفى هذا المكتب دار أول فصول الإدارة المصرية لقناة السويس.. حيث طلب رجال التأميم من وردية الليل التى كانت موجودة فى هذا اليوم، وكل أعضائها من الفرنسيين فيما عدا مصرىٌ واحدٌ واسمه فوزى حليم (موظف صغير بمكتب التحركات).. وكانوا جميعًا يستمعون إلى خطاب جمال عبد الناصر.. وهم فى حالة ذهول.. طلبوا منهم الاستمرار فى العمل كالمعتاد.. وأخبرهم المهندس عبد الحميد أبو بكر بأن الصاغ قاسم قدم تولى قيادة العمل بالمكتب.. وبأنه على الجميع إطاعة أوامره.. وأنذرهم بأنه فى حالة حدوث أى مخالفة لهذه التعليمات فإن إجراءات عنيفة سوف تتم ضد المخالف.. وعلى الفور قام الصاغ بحرى قاسم سلطان بإرسال إشارة إلى جميع محطات الإرشاد على طول القناة بأن الإدارة المصرية قد تولت تسيير العمل بقناة السويس ومرافقها.. وكان أول عمل قام به المهندس محمود يونس تعليق صورة لجمال عبد الناصر أعلى مكتب أكبر موظف بالشركة المؤممة «مسيو مينيسيه» الذى أصبح منذ تلك اللحظة مكتبه..

وفى مكتب محافظ القناة كان هناك فصلٌ آخر لا يقل أهمية يدور.. عندما استدعى المحافظ كبار الموظفين الفرنسيين لشركة القناة وهم مسيو مينيسيه المدير الإدارى والمالى.. ومسيو ريمون مدير الملاحة.. ومسيو ديركور مدير الأشغال.. كما استدعى المحافظ أيضًا كمال بدر ضابط الاتصال بين الحكومة المصرية وشركة القناة.. وبمجرد علم المحافظ أن عملية السيطرة على مكاتب الإسماعيلية قد تمت بنجاح قام بإرسال المديرين الفرنسيين الثلاثة إلى مقر الشركة بصحبة ضابط الاتصال المصرى.. وعند وصولهم إلى مكتب مسيو مينيسيه كان المهندس محمود يونس يجلس عليه.. فلم يعقب مينيسيه.. خصوصًا مع وجود صورة جمال عبد الناصر على الجدار أعلى المكتب.. وبمجرد دخولهم المكتب طلب المهندس محمود يونس من ضابط الاتصال المصرى أن يبلغ الفرنسيين الثلاثة بأن الرئيس جمال عبد الناصر قد قام بتأميم قناة السويس وبأن الشركة قد أصبحت مصرية.. تتلقى

تعليماتها من القاهرة فقط..

وبعد لحظات من الصمت والذهول تكلم مسيو ريمون مدير الملاحة بالشركة المؤممة قال وهو يصطنع الابتسامة بفرنسية مغلفة بالمرارة:

(عظيم.. إن صحتى تساعدنى على العودة إلى قيادة البواخر مرة أخرى..)

وفى أعقاب ذلك دار حوار بين محمود يونس ومينيسيه ذكر المهندس عبد الحميد أبو بكر فى مذكراته أنه سجله بالقلم الرصاص.. وجاء هذا الحوار كالتالى :

محمود يونس: إن كل مسئول منكم سيمارس اختصاصه كما هو محدد حاليًا:

مينيسية: وإذا كنا نريد أن نتجاوز هذا الاختصاص فماذا نفعل؟..

محمود يونس: إذا أردت أن تتجاوز اختصاصك أو ترجع إلى جهة أعلى ماذا كنت تفعل؟

مينيسيه: أتصل بباريس..

محمود يونس: اعتبرنى من الآن باريس..

مينيسيه: فيما يتعلق بمصروفات الشركة.. من له حق التوقيع بالصرف؟

محمود يونس: لن ندخل فى التفاصيل الآن.. وسندير المرفق بموظفيه وسنتكلم غدًا فى عمل كل شخص..

مينسيه: هل للموظف المسئول أن يوقع غدًا أمر الصرف؟

محمود يونس: ما دام الموظف فى وظيفته فله سلطاتها..

(وهنا تدخل مسيو ريمون فى الحوار)

ريمون: إذا حدث شيء فى أثناء الليل فهل يستطيع الموظف المسئول (يقصد الفرنسى) أن يتصل بالأقسام لإعطائهم التعليمات؟

محمود يونس: قلت ما دام الموظف فى وظيفته فله سلطاتها..

(ويتدخل مسيو ديركور فى الحوار)

ديركور: توجد حاليًا كراكات تابعة للشركة وتعمل مع المقاولين فى تطهير القناة هل ستظل العقود المبرمة سارية؟

محمود يونس: أنا أمثل الجهة التى وقعت على هذا العقد.. وأتحمل التزامات الشركة..

مينيسيه: نحن فى فصل الأجازات.. وهناك عمل وموظفون يستحقون هذه الأجازات.. فهل سيقومون بها؟

محمود يونس: لم لا .. إذا كان هناك برنامج موضوع للأجازات.. ولا يعطل ذلك العمل..

وهل هناك أحد من الموظفين الكبار يستحق أجازة؟.

مينيسييه: أنا

محمود يونس: نحن لا نعترض على ذلك..

مينيسييه: والمسئولون الجدد الذين وصلوا.. أين سيجلسون؟

محمود يونس: سننظم ذلك غداً..

مينيسيية - إننى أقول ذلك حتى لا يستغرب أحد إذا لم أقم بأى عمل غداً..

(كان يشير بذلك إلى استخدام المهندس محمود يونس لمكتبه)

.. وهل سيادتك فنى؟

محمود يونس: نعم.. وقد كنت نقيبا للمهندسين..

مينيسييه: مسألة اللغة الفرنسية ستتعبك قليلاً..

محمود يونس: لا تخف.. سنحاول التمرن عليها.. عموماً لقد صدرت التعليمات على المسئولين فى مكتب القاهرة أن يحضروا لمقابلتى غداً..

مينيسييه: بما فى ذلك الوكيل الأعلى..

محمود يونس: نعم.. وأود أن أسال هل فى تصرفنا شىء يضايقكم؟

مينيسييه: سيضيف على أعبائى أعباء جديدة..

محمود يونس: وفيما يتعلق بالاتصالات بالمستويات الأعلى فإن هناك مسئولين مصريين سوف يتولون ذلك وهم السادة: إبراهيم زكى مسئولاً عن إدارة الأشغال.. ونبيه يونس مسئولاً عن المسائل الإدارية والمالية.. ومحمد سعيد الرفاعى مسؤلاً عن الملاحة..

***

وبإبلاغ موظفى الشركة الكبار بالتأميم.. وبعد السيطرة على دولاب العمل كاملاً تأكد طاقم التأميم أن خطة الاستيلاء قد تمت بنجاح.. وعلى ضوء هذه المعطيات قام المهندس محمود يونس بإبلاغ الرئيس جمال عبد الناصر تلفونيًا بأن الوضع تحت السيطرة وبنجاح الخطة الموضوعة تمامًا.. حدث هذا فى الساعة العاشرة من مساء ٢٦ من يوليو سنة ١٩٥٦.. وفى الساعة الثانية من صباح يوم ٢٧ من يوليو سنة ١٩٥٦ تم إنزال علم شركة القناة عن الأبنية التابعة لها.. ورفع العلم المصرى مكانه..

الشركة من عقد الامتياز إلى التأميم

ولدت شركة القناة وحصلت على شهادة ميلادها وفقًا لفرمان امتياز شق قناة السويس الأول الصادر بتوقيع والى مصر محمد سعيد باشا يوم ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ .. واسم الشركة كما جاء فى هذا الفرمان هو «الشركة العامة لقناة السويس» كما أكد أيضا على مسئولية الحكومة المصرية وحدها فى تعيين مدير الشركة من بين المساهمين ما أمكن ذلك.. وكان عمر الشركة ٩٩ سنة تبدأ من تاريخ افتتاح القناة للملاحة.. وحيث أن القناة قد تم افتتاحها يوم ١٧ من نوفمبر سنة ١٨٦٩ فإن عقد امتياز الشركة ينتهى يوم ١٧ من نوفمبر ١٩٦٨.. وكانت المادة ١٦ من عقد الأمتياز الثانى قد نصت على أنه فى تاريخ انتهاء الامتياز تستولى الحكومة المصرية على القناة البحرية التى أنشأتها الشركة.. وتتسلم الحكومة فى هذه الحالة جميع الآلات والمؤن المخصصة للخدمة البحرية للمشروع مع توفية الشركة قيمتها محددة وديًا أو بواسطة الخبراء .. وللتأكد على أن الشركة مصرية نصت المادة ٦ من عقد الامتياز الأول على أنه يتم الاتفاق على تعريفات رسوم المرور بقناة السويس ما بين الشركة ووالى مصر.. وزيادة فى التأكيد نصت المادة ١١ على أن يعرض مدير الشركة على الوالى نظام الشركة وأكدت على أن هذا النظام يجب أن يحوز على موافقته.. ولابد من إقرار الوالى مقدمة على أى تعديل يدخل على هذا النظام.. وأيضًا يجب أن يعتمد الوالى قائمة بأسماء المؤسسين.. ولأن مصر كانت وقت صدور عقد الامتياز تابعة للدولة العثمانية نصت المادة ١٢ على أن الأعمال الخاصة بحفر قناة السويس لا تبدأ إلا بعد الحصول على ترخيص الباب العالى فى الآستانة.. إذنْ ووفقًا لعقّدى أمتياز حفر قناة السويس، فإن شركة القناة منذ البداية هى شركة مساهمة مصرية.. ولكن مؤسسها دى ليسبس منذ اللحظة الأولى لتكوين هذا الشركة حاول التملص من هذه الحقيقة.. فلم ينفذ واحدة من الالتزامات المفروضة عليه أمام الحكومة المصرية.. خاصة فيما يتعلق بأخذ موافقة الباب العالى قبل البدء فى المشروع.. حيث أن العمل قد بدأ بالفعل يوم ٢٥ من أبريل سنة ١٨٥٩ بينما صدق الباب العالى على فرمان الأمتياز يوم ١٩ من مارس سنة ١٨٦٦.. وبمراجعة أوراق تأسيس الشركة نجد أن ذلك قد تم على أساس أنها شركة مساهمة مصرية وحدث هذا يوم ١٥

من ديسمبر سنة ١٨٥٨ برأس مال قدره ٢٠٠ مليون فرنك فرنسي أي ما يساوي ٧٧١٥٠٠٠ جنيهًا مصريًا.. مقسم على ٤٠٠ ألف سهم قيمة كل سهم ٥٠٠ فرنك خصصت الشركة لكل دولة من الدول عددًا معينًا منها وكان نصيب مصر منها ٩١٠٩٦ سهمًا بينما نصيب إنجلترا وأمريكا وروسيا والنمسا مجتمعة ٨٥٥٠٦ سهمًا.. غير أن هذه الدول رفضت رفضًا قاطعًا الاشتراك فى الأكتتاب فاضطرت مصر إزاء رفضها إلى استدانة ٢٨ مليون فرنك (١٠٨٠٠٠٠ جنيه) بفائدة باهظة.. وذلك لشراء نصيب هذه الدول.. لرغبة من الحكومة المصرية فى إنجاح المشروع.. وبذلك أصبح مجموع ما تمتلكه مصر من الأسهم ١٧٦٦٠٢ سهمًا قيمتها ٣ر٨٨ مليون فرنك (٣٤٠٦٠٠٠ جنيه) أى ما يقرب من نصف رأس مال الشركة..

ورغم ذلك فقد سعت شركة القناة لتكون كيانًا مستقلاً لدرجة أنها أصبحت دولة داخل الدولة.. ولم تحصل مصر ضمن السياسة التى اتبعتها الشركة وساعدها فيها قوى خارجية كبرى على أى مقابل مالى من قناة السويس طوال مدة ٦٨ عامًا الأولى من حفر القناة.. وهى التى حفرتها بدماء أبنائها، ودفعت معظم تكاليف شقها ودفعت كل تكاليف حفلات افتتاحها الأسطورية.. وظلت مصر حتى عام ١٩٣٧ لا تحصل على مليم واحد من الشركة.. والشيء الذى يدعو للدهشة أن الشركة فى ١٢ من مارس سنة ١٩٣٧ وافقت على منح مصر مبلغ ٣٠٠ ألف جنيه سنويًا.. وهذا الرقم يقارب ما كان يحصل عليه عضو مجلس إدارة الشركة فى ذلك الوقت.. وظلت مصر لا تحصل سوى على هذا المبلغ البسيط حتى عام ١٩٤٩ عندما وافقت الشركة يوم ٧ من مارس من هذا العام على أستبدال المنحة السنوية بحصة قدرها ٧٪ من إجمالى أرباحها السنوية.. واشترطت الشركة لدفع هذه النسبة أن تدفع مصر رسوم عبور سفنها فى القناة التى تجرى فى أراضيها شأنها شأن أى دولة أخرى..

وكان الوجه البغيض للشركة قد ظهر جليًا فى أعقاب الاحتلال البريطانى لمصر.. عندما أخذت تتخلى عن فرنسيتها لترتمى فى أحضان الإنجليز.. وأكبر دليل على ذلك أن المقر الرئيسى للشركة قبل الاحتلال كان باريس.. ولكنها أخذت تنقل إدارتها الفعلية بالتدريج إلى لندن.. كما أصبحت الشركة تحصل رسوم العبور من مكتبها فى لندن.. والأغرب من ذلك أنها وافقت على اعتبار هذا المكتب جزء من وزارة البحرية البريطانية ويخضع بالكامل لإشراف هذه الوزارة..

ومع بداية الحرب العالمية الأولى أعلنت الشركة الحرب على دول المحور وتصرفت كدولة مستقلة.. وتجاهلت تمامًا معاهدة القسطنطينية التى تؤكد حياد قناة

السويس.. فقامت بمصادرة سفن الدول المعادية لبريطانيا.. وأصدرت إدارة الشركة بيانًا ادعت فيه أن الدفاع عن قناة السويس يأتى فى مرتبة أهم من حيادها..

وفى الفترة بين الحربين تضاعفت أرباح الشركة بشكل كبير جدًا، لتصل فى عام ١٩٣٠ إلى ٣٫٥ مليار فرنك فرنسى.. وهو رقم يوازى ١٩ مثل تكاليف إنشاء القناة بما فيها الرأسمال كله.. وكانت الشركة فى سنوات الازدهار تلك تقوم بنقل الجزء الأعظم من الأرباح إلى مكاتبها فى أوروبا.. بحجة أن هذه الأموال «احتياطى استراتيجى».. وطوال فترة عمل الشركة لم تستثمر جنيهًا واحدًا فى أى مشروع داخل مصر.. بينما أسهمت فى عشرات المشاريع الأوربية.. واستمرت على هذه السياسة.. حتى بعد قيام الثورة وتوقيع اتفاقية الجلاء..

ولمرات عديدة رفضت الشركة إقراض الحكومة المصرية.. وتركتها تساوم بنوك أجنبية مستغلة.. بينما أقرضت العديد من بيوت المال الأوربية..

ولم تقتصر وظيفة الشركة على إدارة واستغلال القناة.. بل راحت تدير مرافق عديدة فى مدن القناة.. كمياه الشرب والكهرباء والحدائق وحتى السلخانات والمقابر.. وأقامت لنفسها منشآت وأبنية عديدة.. واستغلت وباعت مساحات واسعة من الأراضى.. وكأن كل منطقة القناة ملكًا خالصًا لها.. وتحت حماية سلطات الاحتلال البريطانى تقاعست عن دفع الرسوم الجمركية على المعدات والآلات التى كانت تستوردها من الخارج.. وظلت حتى قيام الثورة تتمتع بالامتيازات الأجنبية رغم قيام الحكومة المصرية بإلغائها فى عام ١٩٣٧..

وفى عام ١٩٤٧ أصدرت الحكومة المصرية قانون الشركات المساهمة.. ونص هذا القانون على تمصير رؤوس أموال الشركات العاملة بمصر بنسبة لا تقل عن ٥١٪ وتمصير مجالس إدارات تلك الشركات بما يعطى الأغلبية فيها للمصريين.. وأن لا يقل نسبة العمال المصريين عن ٧٥٪ من مجموع العمال المشتغلين.. ورضخت جميع الشركات لهذا القانون.. إلا شركة قناة السويس التى أعلنت أنها لن تطبق الأحكام التى أصدرتها الحكومة المصرية.. وبدلاً من أن تقوم الحكومة بإجبار الشركة على تطبيق القناة راحت تفاوضها..

وأسفرت هذه المفاوضات عن اتفاق عُرف باسم «مارس عام ١٩٤٩» .. وافق عليه البرلمان المصرى فى يونيو من نفس العام..

وإن كان هذا الاتفاق قد منح فرصًا أكبر للعمال المصريين للعمل بشركة القناة.. فإن هذا قد حدث فقط فى الوظائف قليلة الأهمية.. فظلت الوظائف المرتبطة بالصيانة

والملاحة والإرشاد فى أيدى الأجانب..

وللتحايل على هذا الاتفاق حاولت الشركة بالتدليس والرشوى شراء الجنسية المصرية لعدد كبير من موظفيها..

والأخطر أن هناك اختبار كانت تجريه لاختيار العمال المصريين.. ولم يكن يمر منه سوى من تتأكد الشركة أن القضايا الوطنية بعيدة كل البعد عن اهتمامه..

ولمزيد من التحايل ابتدعت الشركة نظام المقاولة.. حيث كان العمال المصريون يتبعون مقاول يكلفهم بالعمل فى الشركة وبالتالى لا يمكن تثبيتهم.. رغم أن الشركة كانت تغير المقاول بشكل مستمر بينما يظل العمال كما هم.. وعندما ظهرت التشريعات العمالية فى مصر قام العمال المعينون بنظام المقاولة.. بتقديم العديد من الشكاوى إلى لجان التحكيم الوطنية حتى صدر لصالحهم حكمًا من لجنة التوفيق ببورسعيد فى عام ١٩٤٨ ينص على المساواة الكاملة بين المصريين والأجانب فى سائر الحقوق والمزايا.. ولكن الشركة التى كانت تعتبر نفسها دولة داخل الدولة لم تلتزم بأحكام لجان التحكيم والتوفيق..

والشىء المدهش أن شركة القناة كانت تمتلك جهاز مخابرات.. وحول هذا كتب الدكتور مصطفى الحفناوى ليؤكد أنها أدت لحساب دول الغرب كل أعمال الجاسوسية فى السلم والحرب.. وكان لها طرق خاصة فى الحصول على المعلومات.. سواء من السفن المارة فى القناة.. أو من الوطنيين فى منطقة القناة.. وكانت هناك شفرة خاصة للتراسل بين الشركة والعديد من أجهزة المخابرات..

وكان للشركة حقائب دبلوماسية لا تخضع لأى رقابة وترسل للخارج عن طريق عدد من السفارات الأجنبية على رأسها سفارتى بريطانيا وفرنسا.. كما كان لها بريدها الخاص الذى تسلمه لقباطنة السفن فى أثناء مرور سفنهم فى قناة السويس.. وبرزت فكرة أن شركة القناة دولة داخل مصر بشكل سافر بعد انتهاء الحرب العالمية الثانية.. والدليل على ذلك أن رئيسها «فرانسوا شارل رو» كان يحاط بكل المراسم التى تمارس مع ملوك ورؤساء الدول.. وكان طرفًا حاضرًا فى كل المؤتمرات الدولية التى وضعت سياسة العالم بعد الحرب العالمية الثانية.. ومنها المؤتمرات التى وضعت اتفاقيات صندوق النقد والبنك الدوليين..

كما شارك فى المؤتمرات السياسية التى رسمت شكل سياسات العمل فى هذه الفترة.. ويبدو أن هذا كان مقابل المبلغ المالى الكبير (٤٠٠ مليون جنيه إسترلينى) وهو رقم مهول لا يصدق بأسعار ثلاثينيات القرن العشرين- الذى ظهر فى حسابات

الشركة على أنه قد «صرف على الجهد العسكرى للحلفاء»..

وفى الوقت الذى كانت مصر تفاوض بريطانيا على الجلاء - هذه المفاوضات أدت إلى توقيع معاهدة ١٩٣٦ - كانت الشركة تدار عن طريق رجال أهم بكثير من أن يكونوا مجرد أعضاء فى مجلس إدارة مؤسسة اقتصادية مهما كان حجمها.. بل هم رموز لفترة استعمارية تم فيها تقسيم الوطن العربى بين بريطانيا وفرنسا.. ومن هؤلاء «چورچ بيكو» نائب رئيس مجلس الإدارة ورئيس لجنة الإدارة الدائمة المشكلة من أعضاء هذا المجلس.. وهو ابن «بيكو» الشهير الذى كان المفاوض البريطانى فى معاهدة تقسيم مناطق النفوذ فى الشرق الأوسط بين بريطانيا وفرنسا.. وذلك بعد انهيار الإمبراطورية العثمانية وتصفية تركتها.. وهى المعاهدة التى عُرفت باسم «سيكس - بيكو».

وكان ضمن مجلس الإدارة أيضا «اللورد هانكى» السكرتير السابق للجنة الدفاع البريطانى..

وأيضًا «الأميرال ديور أن فييل» والذى كان قبل عمله فى شركة القناة مباشرة رئيس أركان الحرب البحرية الفرنسية..

والمستر «ينكنى تاك» وهو أمريكى كان وزيرًا مفوضًا لبلاده فى القاهرة طوال الفترة التى سبقت الحرب العالمية الثانية وكان تعيينه فى الشركة دليلاً على أن هذه الشركة قد تنبهت إلى أن الولايات المتحدة الأمريكية هى النجم الصاعد فى سماء السياسة الدولية..

وحتى قضية الوطن الأولى- الجلاء- حاولت الشركة التدخل فيها فكتب «اللورد هانكى » عضو مجلس ولجنة إدارة الشركة مذكرة إلى وزارة الخارجية البريطانية أكد فيها أن جميع أعضاء مجلس الإدارة لا يفضلون جلاء القوات البريطانية عن مصر.. وأوضح أن شركته من خلال ستين سنة من عمرها البالغ ثمانى وسبعين سنة قد أعتمدت على قوات الاحتلال البريطانى لحمايتها.. وذكر عضو مجلس الإدارة الخارجية البريطانية بما بذلته الشركة من خلال الحربين العالميتين من مبالغ طائلة.. ولم يتوقف التدخل عند الجلاء حيث تضمنت المذكرة العديد من الأسئلة المهمة والتى جاءت على لسان أعضاء مجلس إدارة الشركة:

السؤال الأول: إن زملائى فى مجلس الإدارة قلقون من نشاط الجامعة العربية التى أخذت فيها مصر دورًا قياديًا خصوصًا فى قضية فلسطين.. ويتساءلون ماذا يمكن أن تفعل بريطانيا صاحبة الانتداب على فلسطين فى هذا الشأن؟

السؤال الثانى : ان زملائى فى مجلس الإدارة يتساءلون : هل تستطيع الحكومة البريطانية أن تحتفظ بقوات عسكرية قريبة للتدخل فى مصر فى أى ظرف طارئ؟

السؤال الثالث: إن أحد زملائنا فى مجلس الإدارة ذكرنا بعصيان أحمد عرابى وتساءل هل الدعاية الشيوعية فى مصر سوف تؤدى بالبلاد إلى موقف مشابه؟

السؤال الرابع: إن زملائى فى مجلس الإدارة يتساءلون عما إذا كان رؤساء أركان حرب إمبراطورية بريطانيا العظمى قد أعدوا الخطط الكافية لمواجهة أى محاولات تخريب ضد منشآت الشركة فى الظروف المستجدة الآن.. خصوصًا مع عمليات التهييج السياسى الجارية فى القاهرة؟

وبعد استعراض هذه الأسئلة التى تقدم بها اللورد هانكى إلى وزارة الخارجية البريطانية.. والتى توضح بما لا يقبل مجالاً للشك أن الشركة كانت تتدخل بشكل سافر فى أمور مصيرية بالنسبة للبلاد.. وكانت تحرض بريطانيا ضد فكرة جلائها عن مصر..

وللتأكيد على فكرة أن للشركة كيانًا سياسيًا مستقلاً فإنها اتخذت لنفسها علمًا كانت ترفعه على مبانيها ووحداتها منفردًا دون رفع علم الدولة التى تجرى القناة فى أراضيها.. وفى ١٣ من مارس سنة ١٩٥٢ قال رئيسها «فرانسوا شارل رو» فى خطاب رسمى إلى الحكومة المصرية ما يؤكد هذه الصبغة الدبلوماسية المستقلة لشركة عندما كتب يقول:

(إن وكيل الشركة فى مصر هو الدبلوماسى المعتمد من الشركة إلى بلاط ملك مصر..)

حتمية التأميم

هناك سؤال ظل يتردد منذ خمسين عامًا.. لماذا لم ينتظر «جمال عبد الناصر» حتى نهاية عقد قناة السويس فى عام ١٩٦٨.. لتعود القناة إلى مصر دون أى مشاكل أو صدامات أو حروب مع قوى عظمى.. لماذا قرر «جمال» أن يغرد خارج السرب.. لدرجة أن الأعلام الغربى اعتبره «هتلر» جديد؟..

وللإجابة على هذا السؤال لابد أن نتعرف على حالة قناة السويس فى يوم التأميم.. فقد كانت مجرد ترعة ملحة.. وعمل هندسى من مخلفات القرن التاسع عشر.. يعانى من إهمال شديد فى مشاريع التطوير والتحسين.. ولا علاقة لها بالمرة بقناة السويس الحالية.. ولو عاد دى ليسبس نفسه إلى الحياة لما صدق ما حدث فى القناة التى حفرها لتسير فيها مراكب شراعية أو بخارية صغيرة الحجم.. وبالطبع لا تعتبر حالة القناة مبررًا للتأميم.. ولكن إذا كان هذا الإهمال جزء من مخطط ضخم لإفساد القناة وجعلها مشروع اقتصادى خاسر.. مما يجبر على محاولة تركها للشركة فى نهاية فترة الامتياز. فإن الوضع يختلف تمامًا..

ولإثبات تلك النوايا السيئة نرجع إلى محاضر جرد محتويات مكاتب الشركة بعد التأميم مباشرة.. حيث وجد أن جميع مستندات ومخططات وأصول المشروعات وكافة المستندات الحيوية واللازمة لتسيير الملاحة من قاطرات ولنشات وأوناش وورش ميكانيكية كانت فى حالة سيئة وتخضع لمخطط يجعلها مجرد خردة فى عام ١٩٦٨.. وكان نظام التعيين فى عام ١٩٥٦ لا يسمح إلا بتعيين من هم فوق سن ٤٥ بحجة أن هؤلاء ذو خبرة كبيرة.. ولكن السبب الحقيقى لهذه السياسة يرجع إلى حرص الشركة أن يكون معظم الموظفين خاصة فى الوظائف الرئيسية والحساسة فى سن المعاش فى عام ١٩٦٨..

وعندما تأكدت الشركة بما لا يقبل مجالاً للشك أن حكومة الثورة لن تقبل مد الامتياز.. حاولت الضغط من خلال حس الحكومة الفرنسية على التدخل.. وبتاريخ ١٢ من مارس سنة

١٩٥٦ قابل كريستيان بينو وزير خارجية فرنسا الرئيس جمال عبد الناصر وأخبره بأن شركات الملاحة العالمية تلح على شركات قناة السويس بتوسيع القناة.. وبأن بعض البنوك الأمريكية أبدت استعدادها لتقديم القروض اللازمة لتمويل عملية التوسيع التى تتطلب نفقات باهظة.. وتريد الشركة أن تطمئن على هذه الأموال التى ستنفق.. ولأن المدة المتبقية من عمر امتياز الشركة قد أصبحت قليلة (١٢ سنة).. وهى مدة لا تتيح للشركة استرداد ما ستنفقه فى مشروعات التوسيع طلب الوزير الفرنسى من جمال عبد الناصر مد امتياز الشركة حتى يمكنها استرداد ما سوف تقترضه..

وكان رد جمال عبد الناصر: «إن الشعب المصرى لن يقبل مد امتياز الشركة يومًا واحدًا».. وقص عليه ما حدث من اغتيال رئيس وزراء مصر عندما حاولت الحكومة المصرية فى عام ١٩١٠ تمرير مد امتياز الشركة .. وعندما ألح الوزير الفرنسى قال له ناصر:

«أريدك أن تعرف أنى شخصيًا متحمس لضرب أى مسئول مصرى يتخذ مثل هذا القرار بالرصاص.. لأنه قرار يصل إلى درجة الخيانة العظمى..»

وكانت هذه المقابلة حاسمة.. لأن الشركة بعدها قد تخلت تمامًا عن أى مشاريع لتحسين أو حتى صيانة القناة..

وهناك سؤال مهم يطرح نفسه بإلحاح.. من كان يضمن أن القوى التى حاربت قرار التأميم بكل عنف.. ما كانت لتحارب عودة القناة لمصر بعد انتهاء عمر امتياز شركة القناة بنفس العنف..

التكييف القانونى لقرار التأميم

كانت ألمانيا الغربية هى أولى دول العالم الرأسمالى التى لمحت إلى أن القرار الذى اتخذه جمال عبد الناصر بتأميم قناة السويس فى حقيقته قرارًا قانونيًا.. جاء ذلك فى رد الحكومة الألمانية على طلب حضورها مؤتمر لندن والذى تسلمته بتاريخ ٢٨ من يوليو ١٩٥٦.. وقد أكد هذا الرد على أن تأميم شركة قناة السويس هو من الشئون الداخلية لمصر.. وأن اشتراكها فى المؤتمر إنما هو لتضم صوتها إلى جانب الدول الراغبة فى الوصول إلى تسوية سلمية للأزمة..

وفى مقالة نشرها عضو مجلس العموم البريطانى السير فردريك ليث روس فى جريدة التيمس اللندنية بتاريخ ٤ من أغسطس ١٩٥٦ قال فيه:

«إن ناصر لم يخرق بتأميم قناة السويس أى معاهدة.. بما فيها معاهدة ١٨٨٨ الموقعة بمدينة القسطنطينية»..

وفى رسالة بعث بها أنتونى إيدن رئيس وزراء بريطانيا إلى الرئيس الأمريكى

أيزنهاور ذكر صراحة «أن الإنجليز لا يسمحوا لأنفسهم بالخوض فى شروح قانونية حول حق حكومة مصر فى تأميم شركة مؤسسة قانونًا كشركة مصرية..»

وكانت هناك أصوات مؤثرة وقوية داخل بريطانيا نفسها تؤكد أن قرار التأميم شأنٌ مصرىٌ خالصٌ.. فكما قال عضو مجلس اللوردات البريطانى اللورد ماكينز فى أغسطس من عام ١٩٥٦ «أن كون شركة القناة- التى أممها ناصر مصريًا مستمدًا من عدة نصوص قانونية صحيحة.. وحق بريطانيا وفرنسا فى التدخل لجانب الشركة إنما يقتصر فقط على النواحى المالية الخاصة بالتعويض.. وحيث أن حكومة مصر قد أقرت بدفع التعويضات على أساس سعر الأسهم فى بورصة باريس للأوراق المالية فى يوم ٢٥ من يوليو.. فإن أى موقف عسكرى تتخذه بلادى أو فرنسا هو موقف باطل..»

وكانت بريطانيا قد اعترفت بكون شركة قناة السويس مصرية خالصة.. عندما نصت اتفاقية الجلاء على أن قناة السويس جزء لا يتجزأ من إقليم مصر..

وحول موقف بريطانيا وفرنسا المعادى لتأميم القناة.. فلو كانت مصلحة البلدين فى ضمان حرية الملاحة فى قناة السويس فلم يكن هناك ما يدل على أن تأميم القناة كان سيضر بهذه المصلحة.. ولو كانت هذه المصلحة مالية- وهو احتمال بعيد التصور- فإنه لا تبيح إعلان الحرب نظرًا لأن الحرب القانونية فى القانون الدولى هى فقط للدفاع عن النفس.. وهناك طرق دبلوماسية عديدة يمكن أن تتبع للتعويض عن الأضرار المالية والاقتصادية التى تقع على الدول بسبب أفعال دول أخرى..

وكان الإجراء غير القانونى الذى اتخذ فى أعقاب التأميم مباشرة هو قيام بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية بتجميد ما لمصر والشركة المؤممة من أرصدة وودائع وحسابات جارية.. حدث ذلك بعد يومين فقط من تأميم القناة أى يوم ٢٨ من يوليو ١٩٥٦..

وفى يوم ٢ من أغسطس ١٩٥٦ عقد مؤتمر لندن الثلاثى بحضور وزراء خارجية إنجلترا وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية.. وجاء بيان هذا المؤتمر معترفًا بحق مصر فى تأميم ما فى أرضها من موجودات لشركة القناة ولكن البيان ندد بقيامها من جانب واحد بالاستيلاء على شركة عالمية مسئولة عن إدارة وصيانة مرفق عالمى تتمتع به كافة الدول كما جاء فى اتفاقية القسطنطينية الموقعة فى عام ١٨٨٨.. بحجة أن هذا العمل ينطوى على أكثر من التأميم.. إذ يرمى إلى خدمة الأغراض القومية البحتة لمصر دون سائر الدول المنتفعة بالقناة.. وذكر البيان أن استخدام القوة ضد

مصر أمرٌ مستبعدٌ إلا كملجأ أخير (As A Last Resort) ..

ونشرت صحيفة «المانشستر جارديان» لسان حال حزب الأحرار البريطانى مقالاً بتاريخ ٢ من أغسطس عام ١٩٥٦ تساءلت فيه عن سر هذا الذعر الشديد الذى يتملك الحكومات الغربية من قرار التأميم.. فى حين أن هذه الحكومة نفسها قد أممت شركات المناجم والسكك الحديدية البريطانية رغم ملكية الأجانب لجزء كبير من أسهمها..

وفى اليوم التالى نشرت نفس الصحيفة مقالاً آخر قالت فيه: « إن بلادنا غير محقة فى الاستعداد لقيام بعمل عسكرى ضد مصر.. حيث أن التأميم وحده لا يعتبر مبرراً لاستخدام القوة العسكرية.. لأن مصر حتى الآن لم تقم بأى عمل يخرق اتفاقية القسطنطينية التى تضمن حرية الملاحة فى القناة.. والتأميم فى حد ذاته مسألة داخلية.. وما يترتب عليه حق لا نزاع حوله.. لكل دولة مستقلة ذات سيادة..»

وبتاريخ ١٥ من أغسطس ١٩٥٦ نقلت وكالة رويتر للأنباء- وكالة إنجليزية - خبراً جاء فيه بالحرف الواحد:

«صرحت شركة (كارل ماركس)- أكبر شركات سمسرة الأوراق المالية الأجنبية ببورصة نيويورك.. بأن طلب المستثمرين الأمريكيين على أسهم قناة السويس قد تزايد زيادة كبيرة.. منذ تأميم مصر لشركة القناة.. وأنه قد أجريت صفقات بيع وشراء فى النصف الأول من شهر أغسطس سنة ١٩٥٦ تفوق ما أجرى من صفقات فى خلال عامين كاملين.. وهذا يؤكد ثقة المستثمرين الأمريكيين فى قانونية قرار التأميم.. وإلا كيف يتسارعون فى شراء أسهم شركة قد خضعت لتأميم غير قانونى..

الفصل الخامس عشر

دول العالم والتأميم

انقسمت دول العالم بشكل حاد وواضح فى أعقاب تأميم قناة السويس.. وبرصد هذه المواقف يمكن وضع التصور التالى:

١- **بريطانيا**: جمدت أرصدة مصروالشركة فى بنوكها.. ومارست حملة إعلامية شرسة ضد مصر ورئيسها جمال عبد الناصر.. كما سعت إلى عزل وحصار مصر اقتصادياً .. وهددت باستخدام القوة العسكرية وبدأت فى حشد جيوشها.. وأعلنت حالة الطوارئ.. وحاولت إثارة الحكومات العربية ضد حكومة مصر خاصة حكومة نورى السعيد بالعراق..

٢- **فرنسا**: نفس موقف بريطانيا.. وإن كانت تبدو كتابع لها.. خصوصاً فيما يخص مسألة التهديد باستخدام القوة العسكرية..

٣- **الولايات المتحدة الأمريكية**: جمدت أرصدة مصر والشركة فى بنوكها.. وكان إعلامها ضد مصر ولكن بشكل أقل شراسة من بريطانيا وفرنسا.. ولم تكن سياستها تميل إلى فكرة الحرب.. حيث سعت إلى تدويل قناة السويس بالطرق السلمية.. ولو فى الأيام الأولى التى تلت التأميم.

٤- **الاتحاد السوفيتى**: اعترض على مشروع تدويل قناة السويس.. وأكدت الحكومة السوفيتية بتاريخ ٢ من أغسطس ١٩٥٦ عدم وجود علاقة بين التأميم وموضوع تأمين حرية الملاحة فى قناة السويس.. وبأن التأميم شأن خالص من الشئون الداخلية المصرية.. ولا يوجد أى سند قانون لأى دولة أجنبية للتدخل فيه..

٥- **الصين الشعبية**: أكد الرئيس الصينى شوآين لاى أن تأميم قناة السويس هو حق لمصر.. ولا مجال للجدال فيه.. وبأن الموضوع الوحيد القابل للنقاش دولياً هو ضمان حرية الملاحة.. وأوضح فى الأول من أغسطس ١٩٥٦ أن لهجة التهديد بالحرب تعرض هذه الحرية للخطر..

٦- **أسبانيا**: أيدت الخطوة المصرية واتهمت بريطانيا وفرنسا بأنهما أطلقتا

العنان لثورتيهما بصورة خطيرة.. وأنحت باللائمة على الأساليب الاستعمارية التى لم تعد تتفق مع أحوال الوقت الذى حدث فيه التأميم..

٧- **الدول الأسكندفانية السويد- النرويج- الدنمارك**: رغم أن هذه الدول كانت من أكثر الدول الأوروبية انتفاعًا بقناة السويس إلا أنها أكدت شكوكها فى سلامة المواقف التى اتخذتها كُلٌ من بريطانيا وفرنسا.. خاصة فيما يخص التلويح باستخدام القوة..

٨- **ألمانيا الغربية**: لم تَرَ معنى فى الهجوم على القرار المصرى بتأميم قناة السويس.. ونشرت جريدة فرانكفورتز زايتونج بتاريخ ٧ من أغسطس ١٩٥٦ مقالاً أوضح فيه أن القناة مصرية.. وكانت ستعود إلى مصر فى عام ١٩٦٨.. وبالتالى فالمسألة عبارة عن تعويض تدفعه الحكومة المصرية عن تلك السنوات الأثنى عشر.. وأوضحت الحكومة الألمانية أنها قبل حضور مؤتمر لندن فقط لتضم صوتها إلى جانب الدولى الراغبة فى الوصول إلى تسوية لهذه المسألة..

٩- **أستراليا**: صرحت الحكومة الأسترالية بتاريخ ٣ من أغسطس ١٩٥٦.. أن أزمة السويس لابد من أن تحل بالطرق السلمية.. وبأن أى استعراض للقوة من جانب بريطانيا وفرنسا فى البحر المتوسط لا داعى له..

١٠- **الهند**: أعلن الرئيس نهرو بتاريخ ٨ من أغسطس ١٩٥٦ تأيدة التام للموقف المصرى.. وبأن حضورة أى مؤتمر حول قناة السويس سوف يكون بعد «استأذان» الحكومة المصرية فى ذلك..

الفصل السابع عشر

مؤتمرات ومؤامرات

(١) مؤتمر لندن الأول

فى اليوم التالى لقرار التأميم علق أنطونى إيدن رئيس وزراء بريطانيا أمام مجلس العموم على قرار التأميم بأنه صادر من جانب واحد ويعتبر خرقًا لأتفاقية (فرمان) امتياز قناة السويس..

وعلى الفور شرعت بريطانيا وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية فى التشاور فيما بينها على الموقف الذى يجب اتخاذه حيال هذا الأمر.. واستدعى رئيس الوزراء البريطانى رئيس أركان حرب جيشه للاشتراك فى هذه المشاورات- وقد جاء هذا فى مذكرات أنتونى إيدن-.. وسرعان ما استقر الرأى فيما بين هذه الدول على ألا يترك جمال عبد الناصر لكى يفرض رقابته وحده على قناة السويس.. وأكدت بريطانيا من خلال جلسات التشاور أنها سوف تحافظ على «مصالحها الإستراتيجية!!» فى منطقة الشرق الأوسط بأى وسيلة بما فيها العمل العسكرى إذا اقتضى الأمر ذلك.. حتى لو كان هذا عملاً منفردًا..

ولكن مسألة قيام بريطانيا بعمل عسكرى منفرد وسريع اصطدم بعقبات ثلاث:

أولاً: عدم وجود استعداد عسكرى مباشر.. إذ كان يلزم تجهيز القوات الكافية لهذا الهجوم ما بين شهر ونصف وشهرين..

ثانيًا: خوف بريطانيا من أن تتهم أمام مجلس الأمن بأنها دولة معتدية.. وهذه النقطة بالذات صرح بها زعيم حزب العمال المسترجيتسكيل فى مجلس العموم البريطانى فى خطاب شهير بتاريخ ٢ من أغسطس ١٩٥٦..

ثالثًا: كانت هناك رغبة بريطانية بأن تشاركها فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية فى هذه الحرب..

وسرعان ما ظهر عامل آخر.. عندما دعت فرنسا يوم ٣ من أغسطس ١٩٥٦

بإعلان الحرب على مصر.. ليس من أجل تأميم قناة السويس فقط.. ولكن أيضًا انتقامًا لمساعدتها ثوار الجزائر فى كفاحهم التحررى ضد استعمار فرنسا لبلادهم.. وكانت حكومة فرنسا قد وجهت مذكرة إلى الحكومة المصرية يوم الأول من أغسطس ١٩٥٦ مجردة عن اللياقة الدبلوماسية الواجب مراعاتها فى التخاطب بين الدول..

مما أدى إلى رفض السفير المصرى لاستلامها.. كما قدمت كلٌ من حكومتى بريطانيا والولايات المتحدة الأمريكية مذكرتى احتجاج مماثلة لحكومة جمهورية مصر.. وهذا يدل بما لا يدع مجالاً للشك على أن هناك اتفاقًا قد تم بين الدول الثلاث..

ولكن فى حقيقة الأمر قررت بريطانيا وفرنسا الخروج عن هذا الاتفاق عندما رتبت للقيام بعمل عسكرى ضد مصر.. وهذا ما نما إلى علم فوستر داللاس وزير خارجية الوُلايات المتحدة الأمريكية.. فسارع بالطيران إلى لندن يحمل رسالة من الرئيس الأمريكى إيزنهاور.. تركز على أن المفاوضات هى الحل.. ولا يجب الدخول فى أى عمل عسكرى تشوبه أى شائبة من الناحية القانونية..

وفى الاجتماع الذى عقد بين وزير الخارجية البريطانى ورئيسا وزراء بريطانيا وفرنسا اتفق الثلاثة على دعوة الدولة البحرية العالمية إلى اجتماع لبحث مسألة تأميم قناة السويس ومدى تأثير هذا الأجراء على مصالح هذه الدول.. وتحدد يوم ١٦ من أغسطس ١٩٥٦ لعقد هذا المؤتمر..

وفى يوم ٦ من أغسطس ١٩٥٦ عقدت كلٌّ من الهند وبورما والباكستان وسيلان مشاورات مشتركة بينها لتقرير موقفها من المؤتمر.. وتم مناقشة نقطتين:

أولاً: هل يُطلب من الدول الغربية أن توقف استعداداتها العسكرية..؟

ثانيًا: هل يعتبر مجرد قبول الدعوة إلى المؤتمر موافقة على مشروع تدويل قناة السويس قبل بدء المحادثات..؟

وفى أستراليا أثارت المعارضة ضجة واسعة حول اشتراك بلادها فى مؤتمر لندن فى الوقت الذى تجرى فيه استعدادات حربية فى الدولة التى تستضيفه.. وفى النهاية قبلت ٢٢ دولة حضور المؤتمر وكنت هذه الدول هى:

١- بريطانيا ٢- فرنسا ٣- الولايات المتحدة الأمريكية ٤- الأتحاد السوفيتى ٥- ألمانيا الغربية ٦- النرويج ٧- السويد ٨- الدنمارك ٩- الصين الشعبية ١٠- اليابان ١١- أستراليا ١٢- الهند ١٣- بورما ١٤- الباكستان ١٥- سيلان ١٦- أسبانيا ١٧- الحبشة ١٨- إيران ١٩- تركيا ٢٠- نيوزلاندا ٢١- البرتغال ٢٢- إيطاليا.
بينما رفضت دولتان الحضور وهما:

١- مصر ٢- اليونان

وعند بدء أعمال المؤتمر تقدمت الولايات المتحدة الأمريكية بمشروع يرتكز على أربعة نقاط وهى:

أولاً: تشكيل سلطة دولية لتسلم إدارة قناة السويس وصيانتها وتحسينها..

ثانيًا: ضمان حسن إدارة قناة السويس كممر ملاحى دولى حر مفتوح وفقًا لمبادئ اتفاقية القسطنطينية الموقعة عام ١٨٨٨..

ثالثًا: دفع تعويض عادل إلى شركة قناة السويس..

رابعًا: كفالة حقوق مصر ومصالحها المشروعة مقابل ذلك..

وفى حالة عدم الاتفاق بين مصر والشركة حول أى من النقطتين الأخيرتين (٣، ٤) يحال الأمر إلى لجنة تحكيم من ثلاثة أعضاء تعينهم محكمة العدل الدولية..

وفى اليوم التالى من جلسات المؤتمر قدم المندوب الهندى مشروعًا يختلف عن المشروع الأمريكى حيث جاء ليحدد اختصاص مجلس المنتفعين بقناة السويس بأنه هيئة استشارية فقط وغير مزود بسلطات تنفيذية وإلا يكون هيئة مستقلة بل تكون مشتركة مع هيئة الرقابة المصرية باختصاصات استشارية..

وقدمت أسبانيا اعتراضًا على تشكيل هيئة دولية.. واقترحت الرجوع إلى الأمم المتحدة.. وقدمت سيلان اقتراحًا مماثلاً لاقتراح أسبانيا.. وأضافت بأن أية هيئة تنشأ لإدارة القناة يجب أن تكون تابعة للأمم المتحدة..

ولكن المناقشات.. دارت أن تكون تابعة للأمم المتحدة..

ولكن المناقشات.. دارت حول الاقتراحين الأمريكى والهندى..

وكان جمال عبد الناصر قد خطط لمواجهة هذا المؤتمر.. فقام بتقسيم الدول التى ستحضره إلى مجموعات طبقًا لدرجة قربها من السياسة المصرية فى ذلك الوقت.. فوضع الهند والاتحاد السوفيتى فى قائمة وحدهما على أساس أنهما من الممكن أن يتبنيا وجهة النظر المصرية كاملة.. ثم مجموعة من الدول ذات العلاقات الخاصة والمميزة بمصر مثل سيلان وأندونيسيا وهذه المجموعة يمكن الاعتماد عليها فى إدخال تعديلات على قرارات المؤتمر يمكن أن تقبلها مصر.. والمجموعة الثالثة تربطها بمصر علاقات تقليدية رغم انتمائها للمعسكر الغربى أو واقعة تحت نفوذه ومن هذه الدول أثيوبيا (الحبشة) وباكستان وأسبانيا ودول هذه المجموعة يمكن إقناعها بأن تمتنع عن قبول ما يسئ إلى مصر..

وقام ناصر بإرسال على صبرى إلى لندن فى مهمة محددة وهى التواجد فى

السفارة المصرية هناك ليكون حلقة الوصل بينه وبين الوفود الصديقة فى المؤتمر.. وفى نهاية المؤتمر حصل المشروع الهندى على أربعة أصوات وهى:

١- الهند ٢- الاتحاد السوفيتى ٣- أندونيسيا ٤- سيلان..

وتم تسليم القرارات ومحاضر الجلسات إلى السفارة المصرية فى لندن بتاريخ ٢٥ من أغسطس ١٩٥٦.

وقامت الدول التى وافقت على المشروع الأمريكى بتشكيل لجنة برئاسة رئيس الوزراء الأسترالى «منزيس» وعضوية وزراء خارجية كل من:

١- السويد (أوروبا) ٢- آيران (آسيا) ٣- الحبشة (أفريقيا) ٤- الولايات المتحدة الأمريكية (الأمريكتان) - أرسلت نائب وزير خارجيتها لشئون الشرق الأدنى)..

ووصلت هذه اللجنة إلى القاهرة يوم ٥ من سبتمبر ١٩٥٦.. وقابل جمال عبد الناصر أعضاءها فى اليوم التالى.. وسرعان ما رفض الاشراف الدولى على قناة السويس وهو ما نص عليه المشروع الأمريكى الذى جاءت اللجنة لعرضه على مصر.. وأوضح جمال عبد الناصر لأعضاء اللجنة أن هذا المشروع يعتبر تدخلاً فى الشئون الداخلية المصرية.. كما أنه تعدى على سيادة مصر وكرامتها.. وعرض استعداد مصر لقبول أى حل لا يمس سيادتها.. وتوقيع معاهدة تضمن حرية الملاحة فى قناة السويس..

وإنصافًا للحق والتاريخ نجد رئيس الوزراء الأسترالى «روبرت منزيس» - كما أظهرت الوثائق - قد عرض الموضوع على جمال عبد الناصر بكياسة واعتدال.. وأظهر براعة فائقة فى الدفاع حول أن المنطقة الدولية المقترحة لا تنطوى على أى تجاوز لسيادة مصر.. وحاول إقناع جمال عبد الناصر بأن علاقة مصر باللجنة الدولية ستكون كعلاقة المالك بالمستأجر.. فمع الاعتراف بملكية مصر الكاملة لقناة السويس فإنها ستقوم بإيجاد مستأجر لها باتفاق دولى وأنه لا يمكن القول بأنه عندما يعقد مالك عقد إيجار عن ملكه فإن هذا التأجير يخل بملكيته ولو أن هذا التشبيه معقول فى مظهره إلا أنه قد تخطى حقيقة حرية المالك فى اختيار أو رفض أى مستأجر بحرية تامة.. وكان جمال عبد الناصر قد عقب على هذه التشبيه قائلاً: فخامة الرئيس هذا تأجير بالإكراه.. فمن قال من الأساس أن مصر تريد تأجير قناة السويس مدير مصر ووضعها فى أيدٍ أخرى.. وأن إجراء كهذا لن يكون نهاية، بل بداية نشوء المشكلات وأنه لا يمكن أن يتصور إنسان شيئًا أشد استفزازًا لشعب مصر من هذا الوضع.. وفى نفس اليوم (٩ من سبتمبر ١٩٥٦) قام جمال عبد

الناصر بتسليم روبرت منزيس رد الحكومة المصرية على المشروع الذى وصل إلى مصر لعرضه وجاء هذا الرد كالتالى:

يا صاحب السعادة..

تلقيت خطابكم المؤرخ ٧ من سبتمبر ١٩٥٦ الخاص بالمقابلات التى تمت بيننا وبين اللجنة التى ترأسونها.. والتى تمثل الحكومات الثمان عشرة التى اشتركت فى مؤتمر لندن الخاص بقناة السويس.. ولعل لجنتكم تذكر أننى علقت فى خلال المناقشات على عدة نقاط أساسية..

فلقد أشرتم إلى أن الدول الثمان عشرة تمثل ٩٠٪ من الدول التى تستخدم القناة.. وبغض النظر عن كون هذا التقدير مبالغ فيه، فإن ما نفهمه بعبارة «التى تستخدم القناة» هو أنها تشمل تلك الدول التى وإن لم تكن تمتلك سفنًا تعبر القناة إلا أنها تعتمد على تلك الأخيرة فى مرور الجزء الأكبر من تجارتها الخارجية.. ومن أمثلة تلك الدول أستراليا وسيام وأندونيسيا والهند وباكستان وإيران والعراق والعربية السعودية والحبشة والسودان.. وبالإضافة إلى ذلك فإن مشكلة القناة لها علاقة وثيقة لمبادئ السيادة وحق الملكية وكرامة الدول..

وقد يبدو ظاهرًا أن الأزمة الحالية نشأت فى ٢٦ من يوليو ١٩٥٦ عندما استخدمت الحكومة المصرية سلطاتها فى تأميم الشركة التى كانت معروفة باسم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وليس ثمة شك فى حق الحكومة المصرية التام فى تأميم لكل الشركة المصرية..

وعندما أممت الحكومة تلك الشركة أعلنت صراحة أنها تعتبر نفسها مرتبطة بمعاهدة سنة ١٨٨٨ التى تضمن حرية الملاحة فى قناة السويس واستعدادها لتعويض المساهمين تعويضًا عادلاً..

وفى ١٢ من أغسطس أعلنت الحكومة المصرية استعدادها لدعوة الدول الموقعة على معاهدة القسطنطينية عام ١٨٨٨ إلى أن تشترك وإياها فى مؤتمر تسهم فيه الحكومات التى تعبر سفنها قناة السويس بغية إعادة النظر فى اتفاقية القسطنطينية والنظر فى عقد اتفاقية بين تلك الدول تؤكد وتضمن حرية الملاحة فى قناة السويس..

وفى نفس الوقت فإنه لا يرى أن يؤخذ على الحكومة المصرية أنها قد نقضت فى أى وقت أو مناسبة كانت أى واجب من واجباتها الدولية بخصوص قناة السويس وفى الوقت ذاته فإن الملاحة فى قناة السويس قد استمرت بنظام وكفاية فى خلال الخمسين يومًا الماضية.. وذلك رغم الصعوبات التى خلقتها كل من حكومة فرنسا

والمملكة المتحدة وبعض ذوى المصالح من أفراد شركة القناة السابقة..

وعليه، فإن هذه الأزمة وما يسمونه بالحالة الخطيرة، ما هما إلا اختلاف قامت به الجهات المذكورة.. ويدل على ذلك ما يأتى:

(أ) التصريحات المتضمنة التهديد باستخدام القوة..

(ب) تعبئة فرنسا والمملكة المتحدة لقواتهما وما تقومان به من تحركات لهذه القوات..

(ج) تحريض الموظفين والمرشدين الذين يعملون فى قناة السويس على ترك عملهم فجأة بواسطة فرنسا والمملكة المتحدة وبعض الموظفين الرسميين لشركة قناة السويس السابقة..

(د) التدابير الاقتصادية التى اتخذت ضد مصر..

ورغم ذلك فكثيرًا ما كانت تتردد على أسماعنا إشارات إلى «حل سلمى» و«مفاوضات حرة» للوصول إلى الحل المنشود.. وهل هناك من حاجة إلى أن تؤكد هذا التضارب بين الحقيقة الواضحة وبين الغرض المزعوم..

وإذا كانت هناك أعمال تقوم على انتهاج صارخ وامتهان نص ميثاق الأمم المتحدة وروحه، فإنما هى محاولة التهديد والضغط الاقتصادى والتحريض على إفساد أعمال الملاحة..

وعلى النقيض من ذلك أعلنت الحكومة المصرية استعدادها الكامل للتفاوض رغبة منها فى الوصول إلى حل سملى وفقًا لأهداف ميثاق الأمم المتحدة والمبادئ التى يقوم عليها.

ولا يزال هذا الهدف هو الذى تسعى إلى بلوغة سياسة الحكومة المصرية والأهداف التى تبغى تحقيقها.

وقد قمنا بدراسة المقترحات التى قدمت فى مؤتمر لندن وفى خارجه بشأن هذه المشكلة دراسة دقيقة ومن بينها الاقتراحات التى قدمتها الثمانى عشرة دولة التى تمثلها اللجنة..

ونحن نتفق مع الثمانى عشرة دولة فى قولها أن الحل يجب:

(أ) أن يخدم حقوق سيادة مصر.

(ب) أن يضمن حرية الملاحة فى قناة السويس وفقًا لاتفاقية ٢٩ من أكتوبر ١٨٨٨.

(ج) أن يخدم حق ملكية مصر للقناة..

(د) أن يضمن للقناة إدارة سليمة يعتمد عليها كما يضمن لها أعمال الصيانة والتوسع.

ولكن عندما نفحص السبل والوسائل التى تقترحها اللجنة لتحقيق هذه الأهداف نجد أن هذه الوسائل تهدم الغايات التى تستهدفها وأنها تنتهى إلى عكس ما تهدف إليه..

«فالنظام المحدد» الذى تقترحه اللجنة يعنى فى الواقع الاستيلاء على إدارة القناة..

وهذا «النظام المحدد» هو ما قدمته الحكومات التى احتضنت هذا المؤتمر إلى الحكومات المدعوة قبل بدء المؤتمر وهو الذى جرى الأخذ به طوال هذه الفترة..

ولا مناص من أن يعتبر الشعب المصرى النظام المقترح نظاماً يقوم على العدوان وينتهك حقوقه وسيادته.. وقد كان من جراء ذلك أن تعذر التعاون.. وفى وسع المرء أيضًا أن يتساءل عما إذا كانت شركة القناة هى التى كانت تضمن فعلاً حرية الملاحة فى القنال..

ألم تكن الحكومة المصرية فى الواقع هى التى تضمن ولا تزال حرية الملاحة فى القنال.. وهل من الممكن عمليًا ضمان هذه الحرية بواسطة لجنة قنال السويس المقترحة؟

أليس من المتوقع أن تكون هذ اللجنة مصدرًا لسوء التفاهم والمتاعب بدلاً من أن تكون مصدرًا للمعونة والاطمئنان؟

نحن نضع أعيننا فى هذا كله الأهمية الحيوية للتعاون الدولى الحقيقى الذى يختلف عن السيطرة على أية دولة سواء كانت السيطرة شبيهة بتلك التى تخلصت منها مصر أخيرًا أو سيطرة جماعية لا نجد مناصًا من أن نعتبرها ممثلة فى النظام الذى تقترحه اللجنة..

وإن أية محاولة لفرض هذا النظام ستكون نذيرًا حقًا لصراع ما يحسب حسابه وسيدفع قناة السويس إلى خضم السياسة بدلاً من إبعادها عنها كما تريد اللجنة..

وأيا كان نظام إدارة القناة فى المستقبل فإنه سيعتمد على التعاون الوثيق الكامل لشعب مصر الذى تجرى القناة فى أرضه.

ومن الواضح أن مثل هذا التعاون الذى لا غنى عنه لا يمكن أن يتحقق إذا أعتبر الشعب هذه الإدارة مادية له وضد سيادته وحقوقه وكرامته..

ومن الغريب حقًا أن هؤلاء الذين يؤيدون إبعاد قناة السويس عن السياسة، كانوا هم أنفسهم الذين قاموا بالأعمال التى تناقض هذا الهدف الذى يعلنونه تناقضًا تامًا..

فما معنى تدويل القناة وعقد مؤتمر لندن مع اختيار الأعضاء الذين وجهت إليهم الدعوة وفقًا لخطة مرسومة.. ثم إيفاد اللجنة الخماسية والتهديدات وتحركات القوات المسلحة واتخاذ التدابير الاقتصادية..

ماذا يكون هذا كله إن لم يكن سياسة بكل معانيها..

وقد ذكرتم أن مندوب أية دولة تمثل فى لجنة قناة السويس المقترحة ينبغى ألا يخضع لأى التزام باتباع التعليمات السياسية..

فإن هؤلاء المندوبين سيكون ولاؤهم أيا كان الأمر لبلادهم وسيكونون أتباعًا لحكوماتهم..

ومن المستبعد جدًا ألا يتأثروا بهذه الاعتبارات.. والأمثلة التى أوردتموها فى خطابكم عن البنك الدولى ومحكمة العدل الدولية لا يمكن أن تكون صالحة أو مقنعة.

وإننا نعتقد أن الأبعاد الحقيقى للقناة عن السياسة يمكن أن يضمن خير ضمان بإجراء دولى ملزم يأتى أما فى صورة إعادة تأكيد أو تجديد لاتفاقية ١٨٨٨..

وكلا هذين الحلين مقبول لدينا كما أعلنا من قبل..

وقد ترددت بأن حكومة مصر تهدف إلى التحيز ضد إحدى الدول التى تمثلونها - وهى المملكة المتحدة - وأن الحكومة المصرية ترى من أهدافها إلحاق الارتباك بالاقتصاد البريطانى وتعطيل حركة التجارة والتموين اللازمين لبريطانيا عبر قناة السويس..

وغنى عن البيان أن هذه الادعاءات أبعد ما تكون عن الحقيقة.. فليس فى استطاعة فرد ما أن يسوق ثمة سبب يدفع مصر إلى اتباع مثل هذه السياسة..

وقد ذكرتم أيضًا مسألة الثقة الدولية.. وقد وجهت نظر سيادتكم فى هذه المسألة إلى أن الثقة ذات شطرين.. فبينما لا تنكر أهمية الثقة لدى الدول الأخرى، فإن ثمة الشعب المصرى مساوية لها على الأقل فى الأهمية فى هذا المجال وليس من الممكن الحصول على هذه الثقة إذا اضطر المصريون كنتيجة لبعض الأفعال والسياسات أن يشكوا ويفقدوا الثقة فى وجود عدالة دولية أو فى قيام حكم القانون فى العلاقات الدولية.

فلو أن الهدف الحقيقى كان ضمان حرية المرور فى قناة السويس.. فإن الجواب ظاهر وهو أن المرور فى القناة كان وما يزال مستمرًا ومكفول الحرية..

والخطر الوحيد الذى يواجه هذه الحرية ينبعث من التهديدات ومن حشد القوات العسكرية ومن تحريض الموظفين والعمال على عرقلة سير العمل فى القناة

والإجراءات الاقتصادية التى اتخذت ضد مصر..

أما إذا كان الهدف كما يبدو هو بتر جزء من جسم مصر..

وإذا كان الهدف هو حرمان مصر جزء لا يتجزأ من أراضيها.. فإن من الواجب التصريح لنا بذلك..

ومن الواضح تمامًا غاية الوضوح الآن أن مصر بحكم طبيعة الأمور مهتمة اهتمامًا جديًا بالمحافظة على السلام والأمن، ليس فى منطقة القنال ولكن فى المنطقة التى توجد فيها بأسرها فى جميع أنحاء العالم.

كما يجب أن يكون واضحًا كذلك أن مصر مهتمة تمام الاهتمام - ولو لمجرد مصلحتها الشخصية بحرية المرور فى القناة وبضرورة استمرار إدارتها بكفاية ودراية وتقدم بدون أى تمييز أو استغلال من أى نوع كان..

وأود أن أذكر - فيما يتعلق بالمسألة الأخيرة - أننى قد أوضحت للجنة أن حكومة مصر مستعدة للدخول فى أى اتفاق ملزم فيما يتعلق بفرض رسوم ومكوس عادلة..

أما فيما يتعلق بمشاريع تحسين القناة التى أشرتم إليها.. فإننى أود أن أؤكد أن حكومة مصر مصممة على عمل كل شىء ممكن فى هذا المجال وهو ما أعلنت من قبل عن نيتها فى تنفيذ مشروع تحسين القناة الذى وضعته الشركة السابقة وغيرها من المشروعات التى تهدف إلى غايات أكبر ومدى أبعد.

ولقد أعلنا أن سياستنا هى أن تظل هيئة إدارة قناة السويس هيئة مستقلة.. وأنها قد حولت كل السلطات اللازمة دون أن تتقيد بالإجراءات أو النظم الحكومية.. كذلك أعلنا عن نيتنا على تخصيص نسبة كافية من إيرادات القناة لتنفيذ مشروعاتها المستقبلة وألا نوجه أى جزء من الإيرادات اللازمة فى هذه المشروعات إلى أى أغراض أخرى..

وقد أبدت الحكومة المصرية استعدادها وستبدى استعدادها دائمًا إلى الاستفادة من خبرة ومران الخبراء الأكفاء من جميع أنحاء العالم لتحسين القناة فى إدارتها..

وفى رأينا أن النقطة الجوهرية فى الموقف الحالى هى أن المشروع المقترح فى حد ذاته.. وفيما صحبه وفيما قد يترتب عليه.. إنما يهدف إلى ضمان قصر الأشراف على القناة على مجموعة معنية من الدول التى تستخدم القناة وذلك عن طريق التحكم فى إدارتها..

والمذكرة التى وزعت على الدول المدعوة إلى مؤتمر لندن قبل انعقاده بوقت قصير والتى تبدو حتى الآن مرشدًا لهذه الدول فى الأهداف التى لا زالت تتمسك بها تقول:

«أقترح بإنشاء هيئة دولية لإدارة قناة السويس»

«أولاً: اتفقت فرنسا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة على أنه فى أثناء عقد المؤتمر سيدرج مشروع اقتراح بإنشاء هيئة دولية لإدارة القناة وفق الأسس التالية فى البند ثانيًا.

ثانيًا: تكون أغراض ووظيفة هذه السلطة الدولية كما يلى:

١- أن تقوم بإدارة القناة.

٢- أن تضمن تأدية القناة مهمتها على خير وجه باعتبارها ممرًا مائيًا دوليًا حرًا مفتوحًا وآمنًا طبقًا لمبادئ اتفاقية القسطنطينية عام ١٨٨٨.

٣- تنظيم دفع تعويض عادل لشركة قناة السويس.

٤- أن تضمن لمصر تعويضًا عادلاً على أن يؤخذ بعين الاعتبار كل حقوق مصر ومصالحها المشروعة.

وفى حالة فشل الاتفاق مع الشركة أو مع مصر على إحدى النقطتين الأخيرتين يمكن إحالة الموضوع إلى لجنة تحكيم تتكون من ثلاثة أعضاء تعينهم محكمة العدل الدولية..

ثالثًا: مجلس الهيئات التى تتكون منها السلطة الدولية هى:

١- مجلس إدارة ترشح أعضاءه الدول التى تستخدم القناة استخدامًا رئيسيًا فى ملاحتها وفى تجارتها البحرية.

٢- الهيئات الفنية الضرورية من ناحيتى العمل والإدارة.

رابعًا: تشمل اختصاصات السلطة الدولية بوجه خاص ما يأتى:

١- القيام بكل الأعمال الضرورية.

٢- تحديد الرسوم والأتاوات والمكوس الأخرى على أسس عادلة..

٣- جميع المسائل المالية.

٤- اختصاصات الإدارة والرقابة بصفة عامة.

ونحن مقتنعون بأن أى دراسة لهذه المذكرة لا تترك فى ذهن القارئ إلا أن الغرض هو انتزاع القناة من أيدى مصر ووضعها فى أيد أخرى ومن الصعب أن يتصور المرء أمرًا أكثر استفزازًا من هذا للشعب المصرى..

فإن عملاً كهذا يحمل فى طياته ما يؤدى إلى فشله ويكون مصدرًا للاحتكاك وسوء التفاهم والصراع المستمر.. وبعبارة أخرى قد يكون بداية للاضطراب بدلا من أن يكون خاتمة له..

ومن جهة أخرى أحب أن أؤكد من جديد أن سياسة حكومتى لا تزال :
(أ) حرية المرور فى قناة السويس وضمان استخدامها بدون تميز.
(ب) تحسين قناة السويس لمواجهة مطالب الملاحة فى المستقبل.
(ج) فرض رسوم ومكوس عادلة.
(د) إدارة قناةالسويس على نحو يقوم على كفاية فنية.

ونحن نأمل أن تنفصل قناة السويس بذلك عن السياسة وتصبح من جديد حلقة من حلقات التعاون والفائدة المتبادلة والتفاهم الوثيق بين دول العالم بدلاً من أن تكون مصدراً للنزاع.

ونحن أيضًا على ثقة بأن مصر واثقة بأنها تستطيع أن تسهم أحسن مساهمة فى رفاهية العالم وسعادته كما تسهم فى رفاهيتها وسعادتها بانتهاج هذه السياسة وبسط نياتها الحسنة فى كل اتجاه..

القاهرة فى ٩ سبتمبر ١٩٥٦ جمال عبد الناصر

وفى اليوم التالى لتسلم منزيس مذكرة جمال عبد الناصر طار إلى لندن.. وفى نفس اليوم كتبت جريدة المانشستر جارديان البريطانية لتقول:

«عقد رئيس وزراء أستراليا منزيس رئيس اللجنة الخماسية مع رئيس الوزراء إيدن اجتماعًا.. وقدم له تقريراً حول مقابلته لناصر.. وصرح رئيس الوزراء الأسترالى بأن الموقف خطير.. بل خطير للغاية.

بفشل بعثة «منزيس» بدأت وجهات النظر تتباعد بين بريطانيا وفرنسا من جهة والولايات المتحدة من جهة أخرى.. وبرزت الخلافات التى كانت كامنة.. كما أضيف إلى هذه الخلافات معارضة سياسة إيدن فى مجلس العموم البريطانى ليس فقط من جانب المعارضة.. بل من بعض أعضاء الحزب الحاكم أيضًا من أمثال سيرليونيل هيلد النائب العام البريطانى السابق.. وقد بدأت هذه الأحداث تتجمع وتشتد خصوصًا عندما تبين أن إيدن قد احتفظ لنفسه بحق استعمال القوة دون موافقة الأمم المتحدة..

وبتاريخ ١٢من أغسطس ١٩٥٦ تم عقد اجتماع فى لندن بين رئيسى وزراء بريطانيا وفرنسا ووزيرى خارجيتها بالإضافة إلى الأميرال بيير بورجو قائد البحرية الفرنسية فى البحرالأبيض.. وأصدر هذا الاجتماع بيانًا ركز فيه على الحالة شديدة الخطورة التى نجمت عن افشال مصر لبعثة منزيس.. ورفضها لمشروع چان فوستر دالاس وزير الخارجية الأمريكى.. وأكد البيان على ضرورة جمعية المنتفعين بقناة

السويس والتى اقترحها دالاس وهذا المشروع جاء بالنص التالى:

(لقد أصبح مناسبًا وضروريًا أن تنظم حكومات المنتفعين صفوفها فيما بينها لتتمتع بأكبر قدر ممكن من الحقوق فيما يختص بعبور قناة السويس طبقًا لما هو منصوص عليه فى معاهدة ١٨٨٨.. ولتحقيق ذلك لابد من اتباع الأسس التالية:

أولاً: تعمل جمعية المنتفعين على تشجيع مرور السفن التى يملكها الأعضاء عبر القناة مرورًا متسمًا بالأمن والنظام ومتوافرة له الشروط الاقتصادية وتنضم إلى الجمعية الدول الأعضاء الثمانية عشرة- التى وافقت على المشروع فى مؤتمر لندن الأول- وغيرها من الدول التى يؤهلها للعضوية نظام تجارتها وحمولة سفنها التى تمر بالقناة.. وأن يكون مقر قيادة الجمعية «روما» ويحكمها جماعة تنفيذية منتخبة..

ثانيًا: تتألف هذه الجماعة من الدول الممثلة فى لجنة الخمسة وتنضم إليها بريطانيا وفرنسا والدول الأخرى الرئيسية فى استخدام القناة..

ثالثًا: يعين مدير الجمعية يشرف على مرور سفن الأعضاء وعليه أن يتعاون مع مصر بقدر ما يسمح التعاون فى مسائل الإرشاد ومواعيد المرور والإشارة ومعالجة الضفاف.. على أن يستعين إلى أقصى حد بمرشدى شركة القناة «الأصلية» وموظفيها الفنيين.. وأن يشجع جميع أولئك الذين بقوا فى مناصبهم على البقاء فيها..

رابعًا: إذا خلقت مصر الصعوبات.. فعلى المدير أن يؤدى عمله من ظهر سفينتين راسيتين فى مدخلى القناة كمركزين للتنظيم.. وعليه أن يجمع الرسوم من كل السفن التى تعبر القناة فى قوافل بإشراف الجمعية وبأسعار تقررها دون أى ربح لأعضائها.. وأن مصر سوف تكون مذنبة إذا عرقلت أعمال جمعية المنتفعين.. لأنها سوف تكون قد خرقت اتفاقية عام ١٨٨٨ الخاصة بالقناة..

خامسًا: تعويض مصر عن التسهيلات التى تقدمها.. ولكن الغرض الأساسى لجمع الرسوم هو الوفاء بنفقات الجمعية..

(٢) أنسحاب الموظفين الأجانب

نجحت الإدارة المصرية فى مهمتها.. ودار دولاب العمل فى مرفق قناة السويس كما يجب أن يكون.. كان الكل يعمل بروح الفريق.. ويقول المهندس عبد الحميد أبو بكر فى مذكراته حول هذا ليقول:

«منا من كان يقضى ثلاثة أيام بلياليها فى مكتبه.. لا يغفو إلا دقائق.. حينما رأسه على أوراقه من شدة الإعياء.. ومنا من جعل من مكتبة مكان سكناه.. يأكل فيه

ما تيسر ويفترش الأرض.. والكل سعيد بعمله بل ويطلب المزيد.. وقد لقيت هيئة قناة السويس المصرية من الموظفين والعمال المصريين الذين كانوا يعملون بالشركة قبل التأميم كل معاونة مخلصة.. فقد وضعوا أنفسهم وخبرتهم تحت تصرف إخوانهم المصريين..

وكان من نتائج هذا العمل المضنى أن أحطنا جميعًا بكيفية سير كل أمر من أمور القناة.. وتكون لدى كل منا ألمام شامل تام بالعمل المنوط به..

ورغم ذلك فقد كان الموظفون الأجانب يعتقدون أن تركهم العمل مع الإدارة المصرية سوف يؤدى إلى توقف الملاحة.. وبالتالى تتراجع الحكومة المصرية.. ويفشل التأميم.. وروجت صحف الغرب لهذه الفكرة.. فبتاريخ ١٠ من سبتمبر ١٩٥٦ كتبت صحيفة «ديلى ميرور» البريطانية لتقول:

إذا انسحب المرشدون الأجانب.. فسرعان ما ستتعطل الملاحة فى القناة وبتاريخ ٢٣ من أغسطس ١٩٥٦ نشرت صحيفة «نيوزكرونكل» لتقول:

«إن لم تقبل مصر شكلاً من أشكال المشاركة الفنية الدولية فى تشغيل قناة السويس، فإن المرشدين من غير المصريين سيستقيلون جماعة.. والمرشدون متفقون بالإجماع على أنه لن يتوافر لدى المصريين قوة متمرنة تمرينًا مناسبًا على إدارة القناة بكفاية قبل عشر سنوات على الأقل..

لقد صور رجال الشركة الأجانب عملية الإرشاد فى قناة السويس على أنها عملية خارقة.. تحتاج إلى تدريبات وخبرة صعبة جدًا.. لم تتوافر ولن تتوافر لدى المصريين.. ولم يقتصر الأمر على الإرشاد.. فقد كانت تلك الشركة تروج أن نجاح العمل فى قناة السويس يرجع فقط إلى موظفيها الأجانب.. وأن أبناء مصر وحدهم لن يستطيعوا إدارة القناة..

لقد روج رجال الشركة المؤممة لهذه الفكرة لدرجة أنهم هم أنفسهم صدقوها.. وسلموا بأنها حقيقة واقعة لا تحتمل الجدل..

وفى الحقيقة كانت هناك مؤامرة تحاك تحت السطح.. وشعر رجال هيئة قناة السويس المصريين أن احتمال انسحاب الأجانب موضوع يجب أخذه على محمل الجد.. خصوصًا مع ظهور العديد من الدلائل على ذلك.. حيث بدأت اجتماعات المرشدين فى نوادى الشركة المؤممة التى كانت تعرف فى ذلك الوقت بالنوادى الفرنساوى- فى مدن القناة الثلاثة تزيد.. ويدور فيها حديث حول أن تجربة تأميم البترول التى قام بها رئيس الوزراء الإيرانى مصدق قد فشلت.. ومناقشات حول أن

هناك قرارات صدرت عن هيئة قناة السويس بسحب امتيازات الموظفين الأجانب..

كما تلاحظ أن الموظفين الأجانب الموجودين بالخارج فى أجازات لا يعودون إلى مصر عند انتهاء هذه الأجازات.. وأن بعض المرشدين الأجانب العاملين بالهيئة يتمارضون أو يرفضون العمل بحجة الإجهاد.. وكانت جريدة «النيوزكرونكل» البريطانية قد نشرت فى عددها الصادر يوم ١٨ من أغسطس ١٩٥٦ مقالاً قالت فيه:

«إن شركة قناة السويس المؤممة نصحت المرشدين الموجودين بالأجازات ألا يعودوا إلى عملهم.. وأن متحدثًا باسم الشركة فى باريس قال أن عشرة من المرشدين كانوا قد أتموا مدة أجازتهم وطلب منهم ألا يعودوا إلى مصر وسيتقاضون أجورهم كاملة.. وعليهم أن ينتظروا تعليمات أخرى..

وسرعان ما ظهرت فى أسواق مدن القناة عمليات بيع أثاث منازل كثيرة ذات طابع وموديلات أوروبية..

وتحت باب شقة موظف فرنسى يدعى «دوجول» كان فى أجازة ببلاده.. عُثر على خطاب من القنصل الفرنسى فى القاهرة يدعوه فيه إلى سرعة مغادرة البلاد..

وبتاريخ ١١ من سبتمبر ١٩٥٦ نشرت جريدة «نيوزكرونكل» بأن إدارة الشركة المؤممة قد طلبت رسميًا من المرشدين والمهندسين والموظفين الإداريين من غير المصريين بالتوقف عن العمل اعتبارًا من يوم الجمعة ١٤ من سبتمبر أو السبت ١٥ من سبتمبر حسب وظيفة كل فئة..

كما أرسل المسيو جورج بيكو المدير العام للشركة المؤممة من مكتبه فى باريس أمرًا إداريًا إلى كل موظفى الشركة الأجانب جاء فيه:

«إنه يتعين عليهم أن يتخذوا فورًا كافة التدابير اللازمة للعودة إلى بلادهم بالنسبة لأى ربان مصرى.. وكانت هذه الشروط كالتالى:

أولاً: أن يكون له خدمة فى العمل فى البحر لا تقل عن عشرة سنوات.. تم تخفيضها إلى ثمانى سنوات..

ثالثًا: لا يزيد سن المتقدم عن ٣٥ سنة..

ومن الواضح أن ظروف العمل البحرى فى مصر لم تكن تسمح لشاب يقل عمره عن ٣٥ سنة بأن يكون ربانًا أعالى بحار لديه خبره لا تقل عن ١٠ سنوات أو ٨ سنوات بعد التخفيض..

وعلاوة على ذلك وضعت الشركة نظامًا للتدريب للمرشدين يستغرق ما بين عامين وثلاثة.. حيث كان المرشد يقضى شهرًا كاملاً فى الدراسات النظرية.. ويتابع

المناورات.. ويدرس اللوائح والإشارات.. ثم يعمل لمدة ستة أشهر كاملة فى ميناء بورسعيد.. لا يتجاوز عمله فيها الإرشاد داخله.. ثم يقوم برحلات تجريبية على القناة تستغرق شهرين كاملين.. يقف خلالهما إلى جانب مرشد من المرشدين.. ولا يتدخل مطلقًا فى إرشاد السفن.. بل عليه فقط أن يسمع ويرى ويحاول فهم معانى الأعلام المرفوعة على الصارى.. ثم يؤدى بعد ذلك امتحانًا فيما تدرب عليه.. فإن اجتازه بنجاح عاد إلى العمل فى ميناء بورسعيد.. ثم يقوم برحلة تجريبية أخرى.. يسمح له من خلالها بإرشاد سفن ذات حمولة صغيرة لا تزيد على ٨٠٠٠ طن.. ويعود بعد ذلك للعمل فى ميناء بورسعيد.. فإذا استكمل سنتين بين التجارب والإرشاد فى ميناء بورسعيد.. يجوز أن تصرح له الشركة بإرشاد السفن فى القناة.. على أن تكون حمولة السفن المسموح له بإرشادها فى هذه المرحلة لا تزيد عن ٨٠٠٠ طن فأقل..

ويوم انسحاب المرشدين الأجانب لم يكن موجودًا بهيئة قناة السويس من المرشدين المصريين سوى أربعة فقط يمكنهم إرشاد السفن التى تبلغ حمولتها ٣٠ ألف طن (وهى أقصى حموله يمكن أن تعبر القناة فى ذلك الوقت).. وهم القباطنة مصطفى علوى وإبراهيم الشيتى ويسرى الأيوبى ومحمود سليمان.

ورغم صعوبة الموقف وما كان يمكن أن يسببه نجاح المؤامرة فى مصر والعالم كله.. فإن المهندس محمود يونس ورفاقه واجهوا التحدى بشجاعة منقطعة النظير.. كانوا يشعرون كما قال المهندس عبد الحميد أبو بكر فى مذكراته بأن من خلف هذه المؤامرة قوى الاستعمار القديم والحديث.. وبأن من ورائهم الشعب والجيش والثورة.. ودول العالم الثالث وكل الدول المحبة السلام..

وبعد لقاء (بول ريمون) قرر المهندس محمود يونس سرعة مقابلة جمال عبد الناصر وفى الساعة السابعة صباح يوم الخميس ١٣ من سبتمبر ١٩٥٦ انطلقت سيارة من سيارات هيئة قناة السويس تقل المهندس محمود يونس والمهندس عبد الحميد أبو بكر.. حيث تحدد موعد لهذه المقابلة فى الساعة التاسعة والنصف صباحًا..

وبدأت المقابلة فى حضور محمد أنور السادات عضو مجلس قيادة الثورة فى ذلك الوقت والمشير عبد الحكيم عامر عضو مجلس قيادة الثورة والقائد العام للقوات المسلحة.. وكانت أولى كلمات الرئيس جمال عبد الناصر حول الإذاعات والصحف الغربية تقول أن مصر لن تستطيع تحريك أكثر من خمس أو ست سفن فقط فى اليوم الواحد.. بل تقول أن الملاحة قد تتعطل فى القناة بعد دخول أول سفينة.. وأضاف جمال عبد الناصر:

السناتور هيذر نجتون رئيس تحرير جريدة (الجارديان) البريطانية المستقلة نشر أمس (يقصد يوم ١٢ من سبتمبر ١٩٥٦) حديثًا مع أنتونى إيدن رئيس وزراء بريطانيا قال فيه: إن قناة السويس سوف تتحول إلى حفرة بسبب عدم قدرة المصريين على تشغيلها.. وإن السد العالى لن يبنى أبدًا.. لأنه لن يكون هناك دخل لقناة السويس.. مادامت ستتحول إلى مجرد حفرة..

وفى هذا الاجتماع شرح المهندس محمود يونس الخطة التى وضعتها هيئة قناة السويس لتشغيل القناة.. بمجرد تنفيذ مؤامرة انسحاب المرشدين والموظفين الأجانب..

وحول هذه اللحظات التاريخية كتب المهندس عبد الحميد أبو بكر فى مذكراته ليقول: «وبعد أن انتهينا تمامًا من عرض ما لدينا.. تراجع عبد الناصر فى مقعده.. وألقى برأسه إلى الوراء.. وأغمض عينيه بقوة.. ومرت دقائق قبل أن يفتح عبد الناصر عينيه.. وكأنها ساعات.. لحظات تأمل داخلى عميق.. حاول عبد الناصر– أو هكذا تخيلت – أن يخترق الحجب بقلبه العاشق لبلده.. وأن يصل إلى النصر قبل أن تبدأ المعركة.. وللحق أقول أيضًا إننا فى أثناء الاجتماع.. وكلما تحدثنا عن جزء من أجزاء خطتنا لمواجهة مؤامرة الأنسحاب.. كان السيد/ أنور السادات والمشير/ عبد الحكيم عامر يشجعاننا.. وكان السادات بين وقت وآخر يربت على كتفى مشجعًا وهو يقول:

شدوا حيلكم يا رجاله..

وفى صباح يوم ١٤ من سبتمبر ١٩٥٦.. وقبل ساعات قليلة من بدء الأنسحاب الجماعى للموظفين الأجانب من العمل فى القناة.. تكدس العشرات منهم فى شوارع مدن القناة الثلاثة.. كانت سيارات النقل تحمل متاعهم وأثاثهم إلى بورسعيد.. كانت كل غرف فنادق مدن القناة كاملة العدد.. مئات من رجال الإذاعة والصحافة من العالم أجمع.. جاءوا لمتابعة الحدث التاريخى..

وكانت سيارات القنصليتين الفرنسية والإنجليزية تعمل بنشاط فى الأحياء الإفرنجية من مدن القناة..

وفى المقابل كان الموظفون المصريون فى هيئة قناة السويس يعملون بكل جدية.. تقبلوا الوضع المجهد.. وقبلوا التحدى..

وبمجرد عودته من لقاء جمال عبد الناصر قام المهندس محمود يونس ومعاونيه بتوزيع تكليفات العمل على الموظفين المصريين الذين سيحلون مكان الأجانب بعد تنفيذ الانسحاب..

ثم تم عقد اجتماع على غاية الأهمية برئاسة المهندس محمود يونس وحضور كلاً من مهندس عبد الحميد أبو بكر والمهندس مشهور أحمد مشهور والمهندس محمد

عزت عادل والأميرالاى محمد سعيد الرفاعى والأمير آلاى محمد فؤاد الطورى والمهندس قاسم سلطان.. ومن خلال هذا الاجتماع قام المهندس محمود يونس بشرح تفاصيل خطة إدارة الملاحة فى القناة ومسئولية كل فرد.. كما تم استعراض أسماء المرشدين الذين سوف سيبدأون العمل فى إرشاد السفن اعتباراً من لحظة انسحاب المرشدين الأجانب عند منتصف الليل.. وفقًا للخطة الموضوعة..

ولإحكام المؤامرة أيضًا قامت الشركة المؤممة باتصالاتها فى أوروبا وبدعم من حكومتى فرنسا وبريطانيا بدفع أعداد كبيرة جدًا تطلب المرور فى القناة فور انسحاب المرشدين الأجانب وصل إلى ٥٠ سفينة.. بينما كان المتوسط اليومى للسفن التى عبرت القناة فى الأسبوع الأول من شهر سبتمبر ١٩٥٦ يبلغ ١٦ سفينة فقط..

وعند منتصف ليلة ١٤/١٥ من سبتمبر بدأ انسحاب الأجانب من مواقع العمل.. لم ينسحب مرشدو الملاحة فى القناة وحدهم بل انسحب معهم مرشدو بوغاز بورسعيد وقباطنة ٣٠٠ وحدة بحرية من قاطرات سحب السفن فى الميناء وفى القناة والكراكات والأوناش البحرية.. وجميع الفنيين ورؤساء الورش وبلغ عدد هؤلاء حوالى ٦٠٠ فرد.. كان عدد المرشدين منهم ١٧٤ والباقى من الفنيين والإداريين من مجموع العاملين فى هيئة قناة السويس فى مصر والبالغ عددهم ١٠١٠ وحوالى ٤٠٠ فى باريس ولندن ونيويورك.. أى أن المتبقى من المرشدين والموظفين والعمال حوالى ٤١٠ فرد.. وبالتالى أصبح على المهندس محمود يونس ورفاقة تسيير العمل فى القناة بحوالى ٢٨٪ من مرشديها وموظفيها.. وبحوالى ١٥٪ من مرشديها..

وعند انسحاب المرشدين الأجانب بدرت منهم بعض العبارات التى تنم عن إشفاقهم على المصريين المتهورين المجازفين.. الذين بلغت بهم الجرأة حد التفكير فى تشغيل المرفق العالمى دون أربابه..

وبمجرد رحيل المرشدين الأجانب عن القناة، تلقى ضابط الاسلكى إبراهيم زاهر الذى كان قد حل منذ دقائق محل الضابط الأجنبى - اتصالاً لاسلكيًا من ثلاثة سفن فى وقت واحد تطلب عبور قناة السويس.. وكانت هذه السفن تمر بالمصادفة أمام سواحل بورسعيد.. ولم تكن تستعمل قناة السويس على الإطلاق حيث كانت تعمل بين موانى دول المغرب العربى وبيروت.. ولكن ربابنة هذه السفن تلقوا التعليمات بتغيير خط السير وعبور قناة السويس لإحداث أكبر ارتباك ممكن فى حركة الملاحة بالقناة.. وعلى الفور اتصل ضابط اللاسلكى بالمركز الرئيسى للملاحة بالإسماعيلية.. وأبلغهم بطلبات البواخر الثلاثة.. ورغم أن نظام الملاحة فى القناة كان يقضى

بالإبلاغ عن طلب المرور قبل ١٢ ساعة على الأقل إلا أن المهندس محمود يونس وبعد مشاورات سريعة مع كل من المهندس عبد الحميد أبو بكر والمهندس محمد عزت عادل أصدر تعليماته بالموافقة على عبور السفن الثلاثة بمجرد وصولها إلى ميناء بورسعيد.. لأن أى تأخير كان سيفسر على أنه عجز من الإدارة المصرية فى تسيير حركة الملاحة بالقناة..

وتتحالف الطبيعة مع المتآمرين الأجانب.. إنها أرادة الله عزوجل الذى أراد أن يبلغ التحدى أقصاه..إأنه الضباب ينزل بكثافة شديدة فى ميناء بورسعيد ومدخل القناة.. وفى توقيت غير طبيعى.. فمتى نزلت الشبورة فى فجر ليالى يوليو فى «عز الصيف» وبكثافة عالية.

وهنا تصرف رجال التأميم كأبطال الأساطير اليونانية القديمة.. لقد قرروا مواجهة المؤمرات البشرية وتحديات الطبيعة.. دفعة واحدة..

وعلى الفور اتصل المهندس محمود يونس بكل المرشدين المصريين وسألهم.. هل يستطيعون إرشاد السفن مع هذا الضباب.. فأجاب الجميع بتحمس إنهم بعون الله قادرون على ذلك..

فقال المهندس محمود يونس: «اتكلوا على الله»..

وبتحليل بسيط لهذه الواقعة.. نجد أن شركة القناة قبل التأميم لو كانت قد عطلت الملاحة بسبب الضباب.. لقيل أن هذا بفعل الطبيعة.. ولكن هيئة قناة السويس.. لو كانت قد فعلت نفس الشىء.. لقيل أنها قد فشلت. ولكنها كما قلنا إرادة الله.. ليظهر النصر بحجمه الحقيقى..

ويأتى مشهد الذروة.. الزمان: الساعة الثانية والنصف صباحًا.. المكان: المدخل الشمالى للقناة ببورسعيد.. الحدث أول سفينة من قافلة الشمال تدخل القناة.. رجال القناة المصريين العظماء فوق برج الميناء.. وجماهير الشعب تحتشد على طول القناة.. المرشدون والموظفون الأجانب وعائلاتهم فوق سطح النادى «الفرنساوى» المطل على القناة وبوغاز بورسعيد.. عشرات الصحفيون من جميع بلاد العالم.. الكل يتابع الحدث الجلل..

لحظة وينطلق صوتٌ مُدَوٍ.. إنها أصوات الجماهير تصرخ وتهتف من أعماق قلوبها بالفرح.. كانت حالة لا يمكن وصفها من السعادة.. كل فرد يعتبر نجاح التجربة نجاحًا شخصيًا له..

وعلى الجانب الآخر كان المرشدون والموظفون الأجانب فى حالة ذهول وحسرة وألم وحقد.. لقد فقدوا وظائفهم وإلى الأبد.. وها هم رجال مصر يصنعون المعجزة..

وفى تمام الساعة الخامسة صباحًا دخلت القناة أول ناقلة بترول عملاقة.. وكان اسمها (كورامبو).. وكانت ترفع علم «بنما» كانت من أضخم الناقلات فى العالم فى ذلك الوقت.. ومن أصعبها فى القيادة والإرشاد.. تجاوزت حمولتها ٣٠ ألف طن.. مزودة بخمسة رفاصات عملاقة.. تكاد ترفع الطين والأحجار من قاع القناة.. لم يكن بين أسفلها وبين قاع القناة سوى بوصات معدودة:

وقد تولى إرشادها القبطان «إبراهيم الشيتى» - أقدم مرشد مصرى- وكان إلى جواره فى كابينة القيادة المرشد الألمانى (هلموت هيز) وهو مرشد تحت التدريب كان يراقب أوامر القبطان الشيتى ويسجل ملاحظاته:

وتوالت البواخر الضخمة.. حيث كانت الناقلة التالية إنجليزية تحمل اسم (لندن باجستير).. حمولتها ٣٠ ألف طن.. وكان المرشد كمال حمزة الذى تولى إرشادها يقوم لأول مرة بإرشاد باخرة فى هذا الحجم الضخم..

وفى أثناء ذلك قام قبطان أمريكى الجنسية يدعى (فردريك أندرسون) بإرسال برقية شكر لرجال التأميم على نجاح تسيير الملاحة فى القناة بعد انسحاب الموظفين الأجانب..

وبمجرد التأكد من نجاح دخول القافلة الأولى إلى القناة والمكونة من ١٦ سفينة تم إبلاغ مكتب الحركة ببورتوفيق بذلك.. حيث عقد السيد / الشافعى عبد الهادى مؤتمرًا صحفيًا أبلغ فيه الصحفيين المصريين والأجانب بذلك..

وفى حوالى الساعة الثامنة والنصف صباحًا اتصل المهندس محمود يونس بالرئيس جمال عبد الناصر.. والذى كان يحضر حفل تخريج دفعة من الضباط الجدد فى كلية الطيران الحربى بمدينة بلبيس..

وفى بداية خطابه قال الرئيس جمال عبد الناصر بفخر وعزة:

«اليوم .. هو أول يوم لتنفيذ المؤامرة الفرنسية الإنجليزية فى قناة السويس .. وصلت إلى القناة ٥٠ سفينة مرة واحدة.. واستطاع المرشدون المصريون واليونانيون أن يقوموا بالعمل كله فى القناة.. اليوم نثبت للعالم أجمع أن المصريين تمكنوا من أن يواصلوا العمل فى القناة بعد أن سحبت بريطانيا وفرنسا جميع المرشدين الأجانب من القناة.. واليوم باسم الشعب وباسم كل فرد من أبناء مصر.. أهدى هؤلاء الرجال وسام الاستحقاق المصرى من الشعب المصرى..

وإذا كان جمال عبد الناصر قد قال فى خطابه أن النجاح هو للمرشدين المصريين واليونانيين.. فهذه هى الحقيقة.. فاليونان التى ذاب شعبها فى الشعب المصرى.. «بلد الجريج» الذين كانوا يملؤون مدن القناة والإسكندرية والقاهرة..

هؤلاء الناس الطيبون الذين أحبهم الشعب المصرى ودخلوا نسيجه .. هم أبناء البلد التى رفضت وحدها - غير مصر- قبول الدعوة بحضور مؤتمر لندن الأول.. وهم أيضًا من رفضوا الانسحاب مع المرشدين الأجانب.. كان عددهم ١١ مرشدًا .. تعاونوا مع زملائهم المصريين بكل ما استطاعوا.. وكان لهم دور فعال فى إفساد المؤامرة..

وفى أعقاب ذلك بدأ المرشدون الأجانب من البلدان الصديقة يتوافدون إلى القناة للعمل فى جهاز الإرشاد.. وكانت شروط هيئة قناة السويس نفس الشروط السابقة للتعيين بالشركة المؤممة.. وسرعان ما تم تعين ٢١ مرشدًا ألمانيًا و١٥ يونانيًا و١٥ روسيًا و١٢يوغسلافيًا و١٢بولنديا و٧ إيطاليين و١٨ من جنسيات مختلفة..

وسرعان ما استقرت الأمور .. وأعيد العمل بنظام القوافل الثلاث اعتبارًا من يوم الإثنين ١٧ من سبتمبر ١٩٥٦.. بعد أن ظل نظام العمل بقافلتين لمدة ٤٨ ساعة.. وكان رد فعل التأميم مدويًا.. فخرجت الصحف فى كل أنحاء العالم لتؤكد أن تاريخ مصر بل وتاريخ كل الدول النامية قد انقسم بشكل حاد فما كان قبل ليلة ١٥/١٤ من سبتمبر ١٩٥٦.. ليس هو ما صار بعدها..

بتاريخ ٢٠ من سبتمبر ١٩٥٦ نشرت صحيفة الديلى سكيتش اللندنية لتقول:

«يجب أن نكف عن خداع أنفسنا منذ اليوم فى مسألة قناة السويس.. لقد فاز الرئيس ناصر.. ولا يبدو أننا سنسترجع هذا المر المائى ثانية..»

وبتاريخ الأول من أكتوبر ١٩٥٦ نشرت مجلة تايم الأمريكية تحت عنوان «قناة السويس تحت الإدارة الجديدة».. لتقول:

لقد قال رئيس مصر ناصر بعزة وشمم: «إننا قادرون على إدارة القناة.. ونحن نعنى ذلك تمامًا.. وفى الأسبوع الماضى.. أى بعد ثمانية أسابيع من تأميم القناة.. وبعد أسبوع واحد من انسحاب ثلثى مرشديها.. يبدو أن ناصر قد نفذ ما كان يعد به فى إعتزاز فقد عبرت القناة فى خلال تلك الفترة ٢٤٣٢ سفينة بسلام وأمان منها ٣٠١ سفينة بعد الأنسحاب الجماعى للمرشدين»..

وفى يوم ١٧ من سبتمبر قدم الدكتور محمود فوزى وزير الخارجية المصرى مذكرة إلى مجلس الأمن سجلت فيها مصر احتجاجها على ما قامت به الدول الغربية وما حدث من إنسحاب جماعى للمرشدين والموظفين الأجانب.. وكررت الحكومة المصرية ما سبق أن قدمته من اقتراحات بخصوص تأليف هيئة دولية لتسوية مسألة قناة السويس..

لوحة الشرف

لرجال الإرشاد

م	الإسم	ملاحظات
١	مصفطفى علوى	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٢	إبراهيم مصطفى الشينى	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٣	إبراهيم كامل الجيار	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٤	يسرى علاء الدين الأيوبى	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٥	محمد عبد الوهاب عامر	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٦	محمد جلال كمال	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٧	محمود محمد متولى	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٨	غورسة چورچ تادرس	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٩	محمد عبد الهادى الرافعى	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
١٠	محمد صلاح الدين عبد العاطى	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
١١	محمود جابر متولى	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
١٢	أحمد فريد أبو دبش	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
١٣	محمد فهمى ياسين	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
١٤	جمال الدين عمر منجد	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
١٥	محمد على أحمد جنيد	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
١٦	محمد فريد البحار	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
١٧	مصطفى كمال عبد الفتاح	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
١٨	أبو بكر حسين الشباسى	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
١٩	محمد مصطفى عثمان	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٢٠	محمود إسماعيل سليمان	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٢١	مصطفى محمد مصطفى	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٢٢	عبد الفتاح عيد	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم

م	الإسم	ملاحظات
٢٣	عبد الفتاح أبو ستيت	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٢٤	إسماعيل رفيق حسن	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٢٥	عباس توفيق	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٢٦	محمد أحمد حمدى	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٢٧	يحيى محمد الجمال	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٢٨	أنور دياب إسماعيل	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٢٩	محمد مختار قرطام	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٣٠	أحمد كمال الدين حمزة	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٣١	توفيق شاهين	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٣٢	محمد إبراهيم عزام	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٣٣	إسماعيل سليمان أباظة	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٣٤	إسماعيل صبحى الروبى	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٣٥	السيد رضوان	مرشد بشركة القناة معين بها قبل التأميم
٣٦	على يوسف الحشاش	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعينه بعد التأميم
٣٧	حسين الحديدى	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعينه بعد التأميم
٣٨	محمد طلعت حسين	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعينه بعد التأميم
٣٩	محمد حسين حموده	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعينه بعد التأميم
٤٠	عبد المنعم العيونى	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعينه بعد التأميم
٤١	حازم محمد جميعى	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعينه بعد التأميم

م	الإسم	ملاحظات
٤٢	أحمد محمد هنو	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعيينه بعد التأميم
٤٣	عبد الرحمن الفخرانى	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعيينه بعد التأميم
٤٤	محمد أحمد بكرى	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعيينه بعد التأميم
٤٥	إبراهيم حسن الليثى	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعيينه بعد التأميم
٤٦	على حسن إبراهيم	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعيينه بعد التأميم
٤٧	محمد عبد اللطيف البحار	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعيينه بعد التأميم
٤٨	البرنس حافظ إبراهيم	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعيينه بعد التأميم
٤٩	جلال محمد الإبيارى	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعيينه بعد التأميم
٥٠	عزت شكرى	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعيينه بعد التأميم
٥١	السباعى منصور	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعيينه بعد التأميم
٥٢	على صادق	مرشد فى المجرى الملاحى- ربان بحرى تجارى- تم تعيينه بعد التأميم
٥٣	أمان الله محيى الدين	ضابط بحرى- تم استدعاؤه بعد التعين للعمل كمرشد
٥٤	المعتصم هاشم عطية	ضابط بحرى- تم استدعاؤه بعد التعين للعمل كمرشد
٥٥	جمال الدين شكرى	ضابط بحرى- تم استدعاؤه بعد التعين للعمل كمرشد

م	الإسم	ملاحظات
٥٦	عثمان إحسان	ضابط بحرى- تم استدعاؤه بعد التعين للعمل كمرشد
٥٧	محب فهمى	ضابط بحرى- تم استدعاؤه بعد التعين للعمل كمرشد
٥٨	كمال فهمى	ضابط بحرى- تم استدعاؤه بعد التعين للعمل كمرشد
٥٩	بهاء الدين بكرى	ضابط بحرى- تم استدعاؤه بعد التعين للعمل كمرشد
٦٠	سعد الدين كرارة	ضابط بحرى- تم استدعاؤه بعد التعين للعمل كمرشد
٦١	سعد زغلول المليجى	ضابط بحرى- تم استدعاؤه بعد التعين للعمل كمرشد
٦٢	حسين الجندى	ضابط بحرى- تم استدعاؤه بعد التعين للعمل كمرشد
٦٣	أحمد فهى أبو مصطفى	ضابط بحرى- تم استدعاؤه بعد التعين للعمل كمرشد
٦٤	كمال حشيش	ضابط بحرى- تم استدعاؤه بعد التعين للعمل كمرشد
٦٥	عبد العزيز هنو	مرشد ميناء- تم تعينه بعد التأميم
٦٦	محمد عبدالفتاح هنو	مرشد ميناء- تم تعينه بعد التأميم
٦٧	عبدالرحمن بكرى	مرشد ميناء- تم تعينه بعد التأميم
٦٨	مصطفى عبد الوهاب	مرشد ميناء- تم تعينه بعد التأميم
٦٩	ياكوفوس وارجنداس	مرشد يونانى- لم ينسحب ضمن مؤامرة أنسحاب المرشدين الأجانب
٧٠	ايما نويل ساكيليس	مرشد يونانى- لم ينسحب ضمن مؤامرة أنسحاب المرشدين الأجانب
٧١	بازيل يانا	مرشد يونانى- لم ينسحب ضمن مؤامرة أنسحاب المرشدين الأجانب
٧٢	إلياس أنجليديس	مرشد يونانى- لم ينسحب ضمن مؤامرة أنسحاب المرشدين الأجانب
٧٣	ديموس باسكاليس	مرشد يونانى- لم ينسحب ضمن مؤامرة أنسحاب المرشدين الأجانب
٧٤	چورچ دوس	مرشد يونانى- لم ينسحب ضمن مؤامرة أنسحاب المرشدين الأجانب
٧٥	يا مودسى كوداكس	مرشد يونانى- لم ينسحب ضمن مؤامرة أنسحاب المرشدين الأجانب
٧٦	تسيرونيس چورچ	مرشد يونانى- لم ينسحب ضمن مؤامرة أنسحاب المرشدين الأجانب
٧٧	اسلاتيدس تساما	مرشد يونانى- لم ينسحب ضمن مؤامرة أنسحاب المرشدين الأجانب

(٣) الضغط حتى الحرب

فى أعقاب فشل مهمة منزيس وبعثته شاع فى لندن وباريس أن واشنطن هى التى أفسدت محادثات منزيس فى القاهرة.. فقد كتب أنطونى إيدن فى مذكراته بأن تصريحًا للرئيس الأمريكى إيزنهاور كان باعثًا لتشجيع الرئيس جمال عبد الناصر على إقامة العقبات فى اللحظة التى كان يعتقد فيها منزيس أن مهمته قد تنجح.. كما ذكرت مصادر أخرى أن مندوبى الحبشة وإيران والولايات المتحدة الأمريكية الذين كانوا مع منزيس عقدوا اجتماعات منفصلة مع الرئيس عبد الناصر من خلف ظهر منزيس..

وأمام هذا الضغط الأنجلوفرنسى.. عرض دالاس وزير خارجية الولايات المتحدة الأمريكية عدة أفكار كانت تتبلور حول الآتى:

أولاً: ما دام الرئيس المصرى قد رفض قرارات مؤتمر لندن لتدويل القناة.. فماذا لو فرضت عليه؟

ثانيًا: وماذا لو فرضت عليه دون استخدام القوة.. بصورة مباشرة؟ ورغم هذه الأفكار فإن إيدن يريد أن يسبق هو فى اتخاذ الخطوة فى هذا الأتجاه.. بحشد قوات بلاده وحليفتها فرنسا..

ولتأكيد ذلك قامت الحكومة البريطانية بوضع مشروع قرار بأن هناك تهديدُ للسلام العالمى.. وطلبت إلى مصر باسم الأمم المتحدة بأن تتفاوض على أساس مهمة منزيس.. ولكن واشنطن رأت هذا المشروع أيضًا بأنه غير مقبول، وأبدت حكومة أمريكا أنها غير مستعدة للقطع برأى فورى فى هذه المسألة وبأنها لن تنضم إلى مساعى إنجلترا وفرنسا ولن تسنده..

وفى ٧ من سبتمبر أبلغ وزير خارجية الولايات المتحدة الأمريكية السفير البريطانى فى بلاده بأنه يجد من الصعب للغاية فى تلك المرحلة أن يسير فى هذا الموضوع فى شكله الحالى.. وفى هذه المذكرة اتهم الوزير الأمريكى إنجلترا بأنها تسعى للحصول على تعضيد من مجلس الأمن لتفرض معاهدة جديدة على مصر تمنح حقوقًا جديدة للدول المنتفعة بالقناة..

وفى أعقاب ذلك طلب دالاس إلى إيدان أن يخطر مجلس الأمن عن الموقف بخطاب فقط دون أن يطلب اتخاذ أى أجراء.. ووافق إيدن على ذلك..

ونتيجة لذلك قدم مندوبى بريطانيا وفرنسا مذكرة إلى مجلس الأمن فى يوم ١٢ من سبتمبر ١٩٥٦ بإبلاغ المجلس عن الموقف الذى نشأ عن الإجراء الذى اتخذته حكومة مصر.. ولم تطلب هذه المذكرة إلى المجلس أن يعقد اجتماعًا أو أن يتخذ أى

قرار.. كما لوحظ على هذه المذكرة أنها لم تكن موقعة من حكومة الولايات المتحدة..

وكانت وزارة الخارجية الأمريكية قد أعلنت بتاريخ ٩ من سبتمبر ١٩٥٦ أن الهدف الأساسى لسياسة الغرب هو أن تبقى قناة السويس مفتوحة للملاحة لدول العالم دون استعمال القوة، وليس الهدف هو معاقبة جمال عبد الناصر وقد نُشر هذا التصريح فى صحيفة نيويورك ورلد تلجرام بتاريخ ١٥ من سبتمبر ١٩٥٦.. كان من الواضح أن اللجوء للحل العسكرى يعتبر إفلاسًا للسياسة الأمريكية فى الشرق الأوسط.. لذلك تبنت السياسة الأمريكية مشروع جمعية المنتفعين.. وسرعان ما تبين أن هذا المشروع غير قابل للتطبيق.. إنها أفكار نظرية فقط..

فكيف تمر السفن فى القناة دون السيطرة على ما يجرى بكامل طولها.. وأيضًا معرفة القدرة على تشغيل الآلات والمعدات الخاصة بالورش والوحدات العائمة.. وكيف يمكن المرور أيضًا دون السيطرة على مراكز الإشارة والمتابعة ومحطات الإرشاد .. فقط كان مشروع جمعية المنتفعين قائم على السيطرة على مدخلى القناة دون سيطرة مماثلة على المجرى الملاحى نفسه..

وفى يوم ١٢ من سبتمبر ١٩٥٦ وداخل مجلس العموم البريطانى تعرض أنتونى إيدن لهجوم عنيف من جانب زعيم المعارضة مستر جيتسكل.. وفى هذا الهجوم قال أنه لا يوافق على قرار مصر بتأميم شركة القناة.. والحل فقط عن طريق محكمة العدل الدولية.. وأكد أنه بشكل شخصى يرى أن التأميم حق من حقوق الدول.. كما أن الرئيس جمال عبد الناصر يضمن حرية الملاحة فى القناة ويوافق على تعويض حملة الأسهم.. فلماذا التهديد بالحرب إذن؟.. وما هى مصلحة بريطانيا فى دخولها؟.. وفجر القنبلة عندما قال أن ناصر لم ينتهك معاهدة القسطنطينية بل إن الحكومة البريطانية هى التى انتهكتها عندما حرضت المرشدين الأجانب على ترك العمل فى القناة بالاتفاق مع الشركة المؤممة.. وطالب زعيم المعارضة رئيس الوزراء بعرض الموضوع على مجلس الأمن..

وأمام هذه الضغوط الرهيبة وافق إيدن على عرض الموضوع على مجلس الأمن فى حالة عدم موافقة مصر على جميعة المنتفعين..

وفى أعقاب ذلك قامت الحكومة البريطانية يوم ١٩ من سبتمبر ١٩٥٦ بدعوة ممثلى الحكومات الثمانى عشر التى وافقت على فكرة الإشراف الدولى على قناة السويس.. وعرض عليهم «مشروع جمعية المنتفعين»

وكان الجو داخل مؤتمر لندن الثانى مختلفًا تمامًا عنه من خلال مؤتمر لندن

الثانى.. حيث أضعف نجاح مصر فى اجتياز مؤامرة انسحاب الموظفين الأجانب موقفى بريطانيا وفرنسا.. وأمام احتمالات الفشل المؤكدة للمؤتمر ضغط وزير الخارجية الأمريكى بقوة حتى تمكن من الحصول على موافقة خمسة عشر دولة على بيان نهائى وصفه إيدن بأنه تافه.. بينما وصفته فرنسا بأنه أكبر تخاذل دولى منذ انتهاء الحرب العالمية الثانية.. وصدر هذا البيان بتاريخ ٢١ من سبتمبر سنة ١٩٥٦ وكان نصه كالتالى:

١- إن ممثلى الدول الثمانى عشرة التى اشتركت فى وضع المقترحات التى قدمتها فيما بعد إلى الحكومة المصرية اللجنة الخماسية برئاسة منزيس رئيس وزراء استراليا كأساس للمفاوضات لوضع تسوية لمسألة قناة السويس..

اجتمعت هذه الوفود فى لندن فى ١٩ من سبتمبر إلى ٢١ منه وكان غرضها من هذا الاجتماع هو دراسة الموقف على ضوء تقرير اللجنة الخماسية والتطورات التى حدث منذ إنهاء المؤتمر السابق..

٢- تسجل الدول بكل أسف أن الحكومة المصرية رفضت هذه المقترحات ولم تقدم أى مقترحات مضادة إلى اللجنة الخماسية..

٣- أن هذا المؤتمر يرى أن هذه المقترحات مازالت تصلح كأساس عادل للوصول إلى حل سلمى لمشكلة القناة.. فهى ترعى مصالح الدول المنتفعة بالقناة ومصالح مصر.. وستواصل الدول الثمانى عشرة جهودها للوصول إلى مثل هذه التسوية وقد بحثت الدول فى اجتماعها مذكرة مصر المحررة فى ١٠ من سبتمبر ١٩٥٦.. ولكنها وجدت أنها بعيدة جداً.. وغير محددة ولا تصلح بأى حال من الأحوال كأساس للمباحثات..

٤- صدر بيان رسمى موقع يعلن إنشاء جمعية المنتفعين بقناة السويس ونص هذا البيان مرفق.

والغرض من هذه الجميعة هو تسهيل أى خطوات قد تؤدى إلى حل نهائى أو مؤقت لمشكلة قناة السويس، وتنشىء التعاون بين الدول المشتركة فيها فيما يتعلق بقناة السويس.. ولهذا الغرض فهى ستسعى للحصول على تعاون السلطات المصرية المسئولة فى انتظار أن تتم تسوية المسائل الكبرى وستعالج أيضًا المشاكل التى قد تنشأ إذا تعطلت حركة الملاحة فى القناة أو توقفت..

إن الجمعية سيتم تأليفها كهيئة أساسية قائمة فى أقرب وقت ممكن بعد أن تتاح للوفود المشتركة فى هذا المؤتمر فرصة مشاورة حكوماتهم بشأن هذه المسألة..

٥- أحيط المؤتمر علمًا بأنه فى يوم ١٢ من سبتمبر سنة ١٩٥٦ أبلغت حكومتا بريطانيا وفرنسا مجلس الأمن الدولى عن الحالة وعواقبها.. وفى يوم ١٧ من سبتمبر قدمت الحكومة المصرية أيضًا مذكرة إلى مجلس الأمن والمؤتمر يرى أن هذه المسألة ستتحول إلى الأمم المتحدة حينما يظهر أن هذا الإجراء سيسهل الطريق للوصول إلى تسوية..

٦- أن ممثلى الحكومات الثمانى عشرة وجدت أن التعاون بينها فى هذا المؤتمر مهم جدًا وحيوى وإيجابى.. وستتواصل الحكومات الثمانى عشرة المشاورات بين بعضها البعض لإيجاد حل مشترك للمشاكل التى قد تثار حول قناة السويس فى المستقبل..

٧- يعتقد المؤتمر أن السبيل الذى سلكه، والمشار إليه فى هذه الوثيقة كفيل بأن يتوصل باستخدام الوسائل السلمية إلى حل يتمشى مع مبادئ العدالة والقانون الدولى، كما أوضحت بذلك مادة واحد من ميثاق الأمم المتحدة..

وفيما يأتى نص التصريح الخاص بتكوين جميعة المنتفعين:

أولاً: يؤلف أعضاء الهيئة التعاونية للمنتفعين بقناة السويس من الدول التى اشتركت فى مؤتمر لندن الثانى التى وافقت على هذا التصريح كما تشترك فى هذه العضوية كل دولة توافق على الأهداف التى حددها المشتركون..

ثانيًا: وهذه الأهداف هى:

(أ) تسهيل جميع الإجراءات التى قد تؤدى إلى حل نهائى أو مؤقت لمشكلة القناة.. ومساعدة أعضاء الهيئة فى ممارسة حقوقهم بوصفهم من المنتفعين بالقناة وفقًا لمعاهدة عام ١٨٨٨ مع إدخال حقوق مصر فى الحساب..

(ب) العمل على تفضيل سلامة وحسن سير وإتقان أدارة العمل فى القناة ودقة العمل الاقتصادى وتأمين المرور لسفن جميع البلاد الأعضاء التى ترغب فى الانتفاع بخدمات جمعية المنتفعين والسعى فى هذا السبيل إلى الحصول على تعاون السلطات المصرية المسئولة..

(ج) تضع الجمعية خدماتها تحت تصرف سفن البلاد غير الأعضاء التى ترغب فى الانتفاع بها..

(د) مع إبداء التحفظ من ناحية الحقوق الحالية إلى أن تتم تسوية نهائية تقبض الجمعية وتحفظ وتستعمل جميع الإيرادات الناجمة من رسوم المرور وغيرها من المبالغ التى يمكن أن تدفعها للهيئة كل منتفع بالقناة..

(هـ) بحث كل حادث جديد مهم قد يؤثر فى استخدام القناة أو عدم استخدامها إذا لم تعد جديرة بالقيام بدورها التقليدى الذى أنشئت من أجله..

والبحث منذ الآن عن الوسائل التى يمكن معها الاستغناء عن القناة وعدم الارتباط بها..

ثالثًا: للوصول إلى هذه الأهداف يتم الآتى:

(أ) تتشاور الدول الأعضاء فى مجلس تمثل فيه كل دولة بعضو..

(ب) يؤلف هذا المجلس لجنة إدارية يوليها جميع السلطات المناسبة.

(ج) يعين مدير من ضمن مهماته عقد الاتفاقات الضرورية مع شركات الملاحة ويمارس وظيفته تحت إدارة المجلس ويعمل تحت إشراف اللجنة الإدارية..

رابعًا: يستطيع كل بلد من الدول الأعضاء الانسحاب فى أى وقت يشاء على أن ينذر بذلك قبل ستين يومًا..

لندن فى ٢١ من سبتمبر ١٩٥٦

وكانت الحكومة المصرية تتوقع فشل مثل هذه المؤتمرات.. كما كانت تتوقع عرض المشكلة على مجلس الأمن، لذلك استبقت الأحداث وقدمت مذكرة إلى هذا المجلس جاء نصها كالتالى:

مذكرة الحكومة المصرية لمجلس الأمن (١٦ من سبتمبر ١٩٥٦)

أولاً: فى ٢٦ من يوليو ١٩٥٦ أصدرت الحكومة المصرية قانونًا بتأميم شركة قناة السويس..

وقد ادعت حكومتا فرنسا والمملكة المتحدة فى خطابهما المشترك إلى مجلس الأمن فى ١٢ من سبتمبر ١٩٥٦ أن الحكومة المصرية قد حاولت من جانب واحد إنهاء نظام الإدارة الدولية لقناة السويس الذى أكدته وأكملته اتفاقية قناة السويس لسنة ١٨٨٨..

وهذا الادعاء لا يستند مطلقًا إلى اى سند قانونى أو تاريخى أو أدبى .. فإلى جانب النص الصريح للمادة الرابعة عشرة من اتفاقية القسطنطينية التى تنص على أن الالتزامات الناتجة عن الاتفاقية الحالية لا تتقيد بمدة الأمتياز الممنوح لشركة قناة السويس التى تثبت زيف هذا الادعاء، فإن تاريخ شركة قناة السويس وظروف تكوينها وارتباطها بالاتفاقية وكذلك استحالة تصور الاعتراف بوضع أبدى لهذه الشركة وكل هذا لا يمكن بأى حال أن يؤيد هذه النظرية..

ومن ناحية أخرى فإن القانون الذى أممت بمقتضاه شركة قناة السويس قد نص على تعويض حملة الأسهم تعويضًا كاملاً عادلاً.. كما تم إنشاء هيئة مستقلة لإدارة القناة لها ميزانية مستقلة.. وقد زودت هذه الهيئة بجميع السلطات الضرورية دون التقيد بالقواعد والنظم الحكومية وقد قرنت الحكومة المصرية التأميم بإعلان عزمها

على المضى فى ضمان حرية المرور فى القناة وفقًا لاتفاقية ١٨٨٨..

ثانيًا: ورغم أن مصر قامت بالتأميم مباشرة منها لحقوق سيادتها دون تحد أو مساس بحقوق أية أمة، فإن ذلك العمل قد قوبل بتصريحات من كل من حكومتى فرنسا والمملكة المتحدة تتضمن التهديد باستخدام القوة، وتعلن عن تدابير قامت بها هاتان الحكومتان للتعبئة وتحركات القوات المسحلة كما أتخذت تدابير اقتصادية معادية ضد مصر..

وقد عمدت حكومتا فرنسا والمملكة المتحدة بالاشتراك مع بعض موظفى شركة قناة السويس السابقة إلى تحريض الموظفين والمرشدين الذين يعملون فى قناة السويس على ترك عملهم محاولين بذلك عرقلة سير العمل فى القناة..

ثالثًا: وقد وجهت حكومات فرنسا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة دعوة إلى إحدى وعشرين دولة من بينها مصر لحضور مؤتمر يعقد فى لندن للبحث فى اقتراح بإنشاء إدارة لقناة السويس..

وفى ١٢ من أغسطس أعلنت الحكومة المصرية رفضها لحضور ذلك المؤتمر الذى عقد لبحث مستقبل جزء لا يتجزأ من مصر دون الرجوع إلى مصر أو التشاور معها..

وجدير بالذكر أنه رغم أن الحكومة المصرية قد أعلنت فى ١٢من أغسطس ١٩٥٦ استعدادها للاشتراك مع حكومات الدول الأخرى الموقعة على اتفاقية القسطنطينية لسنة ١٨٨٨ فى الدعوة إلى مؤتمر لإعادة النظر فى الأتفاقية فإنه لم تجر حتى الآن أية مفاوضات مع مصر..

رابعًا: وقد درست الحكومة المصرية بعناية المقترحات التى قدمت إليها ووجهات النظر المختلفة الى أبديت حول مسألة قناة السويس فى مؤتمر لندن وخارجه.. وفى ١٠ من سبتمبر ١٩٥٦ أعربت الحكومة المصرية من جديد عن إيمانها بأنه من الممكن ومن الواجب العمل على إيجاد حلول بالوسائل السلمية للمسائل المتعلقة بما يلى:

(أ) حرية وسلامة الملاحة فى القناة..

(ب) تنمية القناة لمواجهة مقتضيات الملاحة فى المستقبل..

(ج) وضع رسوم عادلة..

وتحقيقًا لذلك اقترحت الحكومة المصرية - كخطوة أولى- تشكيل هيئة مفاوضة تمثل فيها وجهات النظر المختلفة للدول التى تستعمل القناة والمبادرة إلى إجراء محادثات للاتفاق على تشكيل هذه الهيئة ومكان وموعد انعقادها ويمكن أن يعْهد إلى هذه الهيئة أيضًا بمهمة أعادة النظر فى اتفاقية القسطنطينية لسنة ١٨٨٨.

وترى الحكومة المصرية أن تتألف هيئة المفاوضة هذه من ممثلين لمصر ولحوالى ثمانى دول من الدول المستعملة للقناة ويمكن الاتفاق على اختيار هذه الدول بالطرق الدبلوماسية..

خامسًا: وقد تلقت الحكومة المصرية حتى الآن موافقة رسمية علي مقترحاتها من إحدى وعشرين دولة..

سادسًا: وعلى النقيض من هذه السياسة السلمية التى تتسم بطابع الاعتدال من جانب الحكومة المصرية فإن رئيس وزراء المملكة المتحدة قد أعلن فى بيانه أمام مجلس العموم فى ١٢ من سبتمبر ١٩٥٦. أن الحكومة البريطانية قد قررت بالاشتراك مع حكومات أخرى أن تقوم دون إبطاء بإنشاء منظمة لتمكين المستعملين للقناة من مباشرة حقوقهم وأن جمعية المنتفعين بالقناة ستستخدم المرشدين.. وستقوم بمهمة تنسيق العبور عبر القناة.. وأن رسوم المرور ستدفع لجمعية المنتفعين.. لا للسلطات المصرية.. كما ذهب إلى التحذير بأنه إذا حاولت الحكومة المصرية التدخل فى عمليات اتحاد المنتفعين، أو رفضت أن تقدم له القدر اللازم من التعاون فإن هذه الحكومة ستعتبر أنها خرقت مرة أخرى اتفاقية ١٨٨٨..

سابعًا: أن الحكومة المصرية ترى فى جمعية المنتفعين المقترحة ما يتعارض مع كرامة مصر وحقوق سيادتها وتعدها انتهاكًا خطيرًا لميثاق الأمم المتحدة واتفاقية ١٨٨٨.. فجمعية المنتفعين على النحو المقترح فى بيان رئيس وزراء المملكة المتحدة يهدف بطريقة لم يسبق لها مثيل إلى إقامة منظمة تخول لنفسها سلطات داخل أقليم دولة ذات سيادة وعضو من أعضاء الأمم المتحدة.. دون موافقة هذه الدولة..

أن مثل هذا التدخل فى القناة سوف يهدد حرية الملاحة فيها.. وسوف يضر بمصالح الدول المستعملة للقناة.. فضلاً عما يتضمنه من تهديد للسلام والأمن الدولى وذلك أن اتفاقية القسطنطينية.. وإن كانت تنص على حرية المرور فى القناة إلا أنها لا تسلب مصر بأى حال من الأحوال حقها فى إدارة القناة..

ثامنًا: وبالإضافة إلى عدم مشروعية جمعية المنتفعين المقترحة فإنها ستؤدى إلى وضع معقد ومتناقض نتيجة لوجود هيئتين متعارضتين إحداهما قانونية والأخرى غير قانونية.. إحداهما سلطة شرعية.. والأخرى مغتصبة ولا يستطيع أحد أن ينكر المخاطر التى ينطوى عليها هذا الوضع..

إن هذا الاقتراح ليس هناك ما يدعو إليه، بخاصة إذا ما تذكرنا أنه رغم المصاعب التى أثارتها فرنسا والمملكة المتحدة وشركة قناة السويس السابقة فإن

المرور فى القنال قد استمر بانتظام وكفاية ما يقرب من ستين يومًا ويؤيد ذلك أن حوالى «٢٢١٦» سفينة مرت العدد بعدد السفن التى مرت فى القناة فى المدة نفسها من عام ١٩٥٥ وهو «٣١٠٣» سفينة..

ويلاحظ بوجه خاص أنه من خلال الفترة التى مرت منذ الأعمال التى قامت بها كل من فرنسا وبريطانيا.. وكذلك بعض عناصر شركة قناة السويس السابقة ومنذ أن ترك المرشدون الفرنسيون والبريطانيون أعمالهم أن متوسط عدد السفن التى تمر يوميًا فى القناة يبلغ ٤٢ سفينة تعبر القناة فى سلام تام وانتظام وكفاية..

إن هذا النجاح الملحوظ فى أعمال الملاحة فى القناة منذ تأميم شركة قناة السويس قد أمكن إحرازه رغم العقبات التى لا نهاية لها.. وأعمال التخريب السابق الإشارة إليها.. ويرجع ذلك إلى العناية الفائقة التى توليها الحكومة المصرية لحرية الملاحة فى القناة وإلى الجهود المتصلة للهيئة التى خصصتها لإدارة القناة..

تاسعًا: وعلى ضوء ما تقدم ترغب الحكومة المصرية أن تعلن أنه يجب على كل سفينة تريد المرور فى القناة أن تراعى التعليمات المقررة للمرور فيها.. وأن تدفع الرسوم للجهة المختصة..

عاشرًا: أن الحكومة المصرية عازمة على ألا تدخر وسعًا فى الوصول إلى حل سلمي لمسألة قناة السويس على أساس الأعتراف بسيادة مصر وحقوقها المشروعة ووفقًا لميثاق الأمم المتحدة وعلى نحو يسهم فى ازدهار وتقدم القناة.. مما يعود بالنفع على كافة الأمم.. ويسهم فى رخاء العالم وسلامة أمنه..

وتحقيقًا لهذا كان من الضرورى وضع حد للأعمال التى أشرنا إليها فيما سبق والتى تهدف بها فرنسا والمملكة المتحدة على وجه الخصوص إلى الاستيلاء على القناة والقضاء على صميم استقلال مصر.. تلك الأعمال التى ارتاع لها العالم أجمع.. وأثارت مخاوفه.. إذ تشكل خطرًا جديًا على السلام والأمن الدولى.. وتعتبر انتهاكًا بالغ الخطورة لميثاق الأمم المتحدة.. ولذلك يجب أن ينظر مجلس الأمن إلى هذا الموقف بعين الاهتمام..

وفى يوم ٢٢ من سبتمبر ١٩٥٦ قامت إنجلترا وفرنسا- من خلف ظهر الولايات المتحدة الأمريكية - بتوجيه خطاب مشترك إلى رئيس مجلس الأمن طالبين عقد المجلس يوم ٢٦ من سبتمبر ١٩٥٦ لفحص الموقف الناشىء عن قيام الحكومة المصرية من جانب واحد بإنهاء نظام الإدارة الدولية لقناة السويس.. وفي اليوم التالى قدمت مصر طلبًا إلى المجلس متوازيًا مع هذا الطلب لفحص الأعمال التى اتخذتها بعض الدول وعلى الأخص فرنسا وبريطانيا..

وبالفعل تم عقد الاجتماع فى موعده وبحضور سبعة من وزراء الخارجية.. وقدم سلوين لويد وزير خارجية بريطانيا وكريستيان بينو وزير خارجية فرنسا مشروع قرار بالموافقة على قرارات مؤتمر الدول الثمانى عشرة بلندن.. وجعل الاعتراف بجمعية المنتفعين أساسًا للمفاوضات مع مصر.. وقد ألقى الدكتور محمود فوزى وزير خارجية مصر خطابًا فى مجلس الأمن استنكر فيه التهديدات العسكرية الفرنسية الإنجليزية.. وعرض على المجلس الدوافع التى جعلت من حق مصر أن تؤمم قناتها.. وكيف أنها لم تخرج على التزاماتها الدولية وأبدى استعداد مصر للتفاوض على الأسس التى تكفل لها سيادتها على كل شبر من أراضيها كما تكفل حرية الملاحة فى قناة السويس طبقًا لاتفاقية القسطنطينية..

وتم الاقتراع على مشروعين الفرنسى الإنجليزي من جهة والمشروع المصرى من جهة أخرى.. وكان المشروعان الفرنسى الإنجليزى مكون من خمس نقاط وهى:

١- تأكيد حرية الملاحة طبقًا لما نصت عليه اتفاقية القسطنطينية..

٢- إدارة القناة بواسطة هيئة ذات طابع دولى..

٣- إقرار النتائج التى انتهت إليها الدول الثمانى عشرة فى مؤتمر لندن..

٤- توصية مصر بالدخول فى مفاوضات على أساس هذه المقترحات..

٥- حمل مصر على التعاون مع جمعية المنتفعين..

وكان المشروع المصرى قائمًا على ستة نقاط وهى:

١- تأكيد حرية الملاحة طبقًا لما نصت عليه اتفاقية القسطنطينية..

٢- أن تحترم سيادة مصر..

٣- أن تكون إدارة القناة بمعزل عن سياسة أية دولة.

٤- أن تحدد الرسوم بوساطة اتفاق بين مصر والدول المنتفعة بالقناة..

٥- أن تخصص نسبة عادلة من الرسوم المتحصلة لتحسين القناة..

٦- أن تسوى الأمور المعلقة بين الشركة المؤممة والحكومة المصرية عن طريق هيئة تحكيم..

ورغم أن الولايات المتحدة كانت تعارض عرض مسألة قناة السويس على ملجس الأمن.. وتم تقديم طلب العرض هذا من جانب بريطانيا وفرنسا إلا أنها صوتت لصالح المشروع البريطانى الفرنسى.. وبالطبع رفضت مصر هذا المشروع.. وكانت نتيجة التصويت موافقة مجلس الأمن على إجراء مفاوضات على أساس المبادئ الستة المصرية باعتبارها كفيلة بتسوية مشكلة قناة السويس بالطرق السلمية.. ومما

يتفق مع العدالة.. وتقرر بدء المفاوضات بين وزراء خارجية مصر وانجلترا وفرنسا فى چينيف يوم ٢٩ من أكتوبر ١٩٥٦..

وتجدر الإشارة هنا إلى وزير خارجية الاتحاد السوفيتى شبيلوف قد استخدم حق الڤيتو ضد المشروع الفرنسى البريطانى..

وكانت بريطانيا قبل عرض المسألة على مجلس الأمن قد دعت لمؤتمر لندن الثالث يوم ٤ من أكتوبر ١٩٥٦.. وحضر هذا المؤتمر ثمانى عشر دولة.. لإعادة بحث مشروع إنشاء جمعية المنتفعين بالقناة.. وقد رفضت أثيوبيا والباكستان واليابان الاشتراك فيه.. وأعلنت هولندا والنرويج والدنمارك ضرورة الرجوع إلى برلماناتها.. كما أبدت كل من إيران وفرنسا والسويد تحفظات بشأن انضمامها للهيئة.. وانتهى هذا المؤتمر بالإخفاق التام ووصفه الأعضاء المشتركون فيه بأنه كان صوريًا..

الفصل الثامن عشر

الحرب من «سيفر» إلى «الكونتلا»

سيفر.. واحد من ضواحي باريس.. وفى أحد القصور الصغيرة بتلك الضاحية.. وفى مساء يوم ٢١ من أكتوبر ١٩٥٦.. وحول مائدة عشاء أقامها صاحب الڤيلا المليونير الفرنسى «بوينيه دى لاشابيل» اجتمع «بن جوريون» رئيس الوزراء الإسرائيلى وجولدا مائير وزيرة خارجية إسرائيل وموشى ديان وشيمون بيريز مع وفد فرنسى رفيع المستوى برئاسة چى موليه رئيس الوزراء وكريستيان بينو وزير الخارجية وبورجيس مرنورية وزير الدفاع.. وفى بداية الاجتماع أعلن بن جوريون قرار إسرائيل بالهجوم على مصر.. ولكنه اشترط مساندة بريطانيا وفرنسا لضمان إخراج الطيران المصرى من المعركة.. وأعطى بن جوريون رئيس الوزراء الفرنسى ٤٨ ساعة للرد..

فى حقيقة الأمر كان الطلب الإسرائيلى ينصب على تدخل الطيران البريطانى والفرنسى لضرب الطائرات المصرية على الأرض.. ومواجهة أى تحركات مصرية لصد الهجوم الإسرائيلى..

وعلى الفور وافق الجانب الفرنسى على الطلبات الإسرائيلية.. وفى نهاية عشاء العمل تم الاتفاق على أن يتوجه وزير خارجية فرنسا فى صباح ٢٢ من أكتوبر ١٩٥٦ إلى لندن لعرض المقترحات الإسرائيلية على رئيس الوزراء البريطانى.. وعقب وصوله إلي لندن تقابل وزير الخارجية الفرنسى مع رئيس الوزراء البريطانى ووزير خارجيته.. وتم عقد اجتماع ثلاثى استغرق ثلاثة ساعات.. وفى أعقاب هذه الاجتماع صدرت تقارير من وكالات المخابرات الأمريكية بأن مراسلات مشفرة دارت بوسائل اتصال مختلفة بين كل من لندن وباريس وتل أبيت.. وهذا ما دعى الرئيس الأمريكى ايزنهاور إلى توجيه تحذير إلى بن جوريون وصف بأنه قويًا، بأن لا يتورط فى أى عمل عسكرى ضد مصر.. كان هذا قبل يومين من بداية الهجوم الإسرائيلى على مصر أى يوم ٢٧ من أكتوبر ١٩٥٦..

وكان متحدث عسكرى إسرائيلى قد أعلن بتاريخ ٢٥ من أكتوبر ١٩٥٦ أن الفدائيين المصريين فى سيناء وقطاع غزة قد استانفوا غارتهم ضد «الأراضى الإسرائيلية».. ثم أعلن بدن جوريون فى نفس اليوم أن اتفاق عمان بإنشاء دفاع مشترك بين مصر وسوريا والأردن وضع إسرائيل أمام خطر مباشر ومفاجئ يستدعى اتخاذ إجراءات دفاعية سريعة..

وفى يوم ٢٩ من أكتوبر ١٩٥٦ بدأ الهجوم الإسرائيلى على مصر.. وذلك فى الساعة الخامسة من عصر ذلك اليوم.. حيث تحرك رتل عسكرى مدرع بقيادة موشى ديان فى اتجاه الحدود المصرية.. وكان هذا الهجوم على أربعة محاور الأول والثانى نحو قناة السويس والثالث نحو قطاع غزة والرابع نحو شرم الشيخ..

وقبل مرور ٢٤ ساعة على الهجوم الإسرائيلى دخل إيدن قاعة مجلس النواب البريطانى وألقى الإنذار البريطانى الفرنسى والذى كان ينطوى على المطالب التاليه:

أولاً: إيقاف جميع الأعمال الشبيهة بالحربية فى البر والبحر والجو..

ثانيًا: سحب جميع القوات العسكرية المصرية والإسرائيلية إلى مسافة عشرة أميال من منطقة قناة السويس..

ثالثًا: قبول مصر احتلال القوات البريطانية والفرنسية للمواقع الرئيسية فى مدن بورسعيد والإسماعيلية والسويس بشكل مؤقت..

رابعًا: الإجابة بالقبول أو الرفض فى خلال ١٢ ساعة (أى فى الساعة السادسة والنصف من صباح الأربعاء الأول من نوفمبر ١٩٥٦)..

خامسًا: إذا لم تتسلم الحكومتان الإجابة فى الوقت المحدد فإنهما تتدخلان بالقدر الذى تريانه ضروريا لضمان إجابة مطالبهما..

وعندما وصل نبأ الهجوم الإسرائيلى إلى واشنطن أعلن وزير الخارجية الأمريكى جان فوستر دالاس بأنه سيعرض الأمر فوراً على مجلس الأمن فى اليوم التالى (٣٠ من أكتوبر ١٩٥٦)..

وفى اجتماع مجلس الأمن قدم المندوب السوفيتى اقتراحًا مؤيدًا من مندوبى ست دول أخرى من أعضاء المجلس.. وكان هذا الاقتراح يطالب إسرائيل بسحب قواتها.. وطالب جميع الدول الأعضاء بالكف عن استعمال القوة أو التهديد بها..

وعند الاقتراع استخدمت كل من بريطانيا وفرنسا حق الڤيتو.. وقام المندوب السوفيتى بإعادة صياغة مشروع آخر بنفس المطالب تقريبًا.. ولكن بريطانيا وفرنسا استعملتا حق الفيتو ضده للمرة الثانية..

وفى هذه الأثناء كانت مهلة الإنذار البريطانى الفرنسى فى طريقها إلى الإنتهاء وفى الساعة الرابعة والنصف من صباح الأربعاء الأول من نوفمبر وافقت إسرائيل على الإنذار بشرط قبول مصر له.. وكان رد مصر على الإنذار بالرفض وقال وزير خارجية مصر فى مجلس الأمن أن لفظة الاحتلال المؤقت التى تضمنها الإنذار نعرفها جيدًا.. فآخر «احتلال مؤقت» لمصر استمر وبواسطة بريطانيا ٧٤ عامًا..

وبمجرد انتهاء الإنذار قامت الطائرات البريطانية والفرنسية بأول هجوم لها على مصر..

وسرعان ما تصاعدت ثورات الغضب ضد الدول المعتدية.. خصوصًا فى الولايات المتحدة الأمريكية.. وقدم وزير الخارجية الأمريكى إلى سفير بريطانيا فى بلاده مذكرة احتجاج شديدة اللهجة..

ودب الاضطراب الذى بدأ فى واشنطن فى جميع عواصم العالم..

ورغم ذلك أعلنت وزارتا الدفاع البريطانية والفرنسية أن العمليات الحربية ضد المواقع المصرية فى منطقة القناة بدأت بالفعل من الجو والبحر.. تحت قيادة مشتركة يتولاها الجنرال كيتلى القائد العام للقوات البريطانية فى شرق البحر الأبيض..

وبينما كانت الأحداث تتصاعد.. أخذت القوات الإسرائيلية تتقدم داخل سيناء.. مستفيدة من انسحاب القوات المصرية من سيناء.. لتفادى وقعها فى مصيدة بين القوات الإسرائيلية شرقًا والقوات البريطانية الفرنسية غرب القناة..

ورغم ذلك فقد صمدت القواتر قليلة العدد التى بقيت فى سيناء وأبلت بلاء حسنًا.. خاصة فى منطقة «أم قطف» وممر «متيلاً» ولم ينقذ الموقف المصرى إلا غارات الطيران الفرنسى على المواقع المصرية..

وفى نفس التوقيت واحتجاجًا على الڤيتو البريطانى الفرنسى قدم داج همرشولد السكرتير العام للأمم المتحدة استقالته.. وأعلن أن جميع الجهود لوقف إطلاق النار.. قد ضاعت سدى..

ولكن الرئيس جمال عبد الناصر أرسل إليه رسالة يطالبه فيها بسحب استقالته والبقاء فى منصبه من أجل دعم جهود السلام..

وحول انسحاب القوات المصرية من سيناء يقول محمود أنور السادات (رئيس الجمهورية بعد ذلك) فى كتابة يا ولدى هذا عمك جمال:

(وأحس عمك جمال- يابنى- بالمؤامرة فى سرعة ويقظة.. واتخذ قراره التاريخى

بسحب قواتنا من سيناء لكي تنضم إلى الشعب فى المعركة الفاصلة ضد بريطانيا وفرنسا..

إن هذا القرار يا بنى كان أول ضربة سددها عمك جمال إلى المتآمرين لإحباط المؤامرة.. وسيظل إلى الأبد عملاً فذًا من أعمال عمك جمال التى أراد الله أن يحقق بها على يديه عزتنا وكرامتنا.. وأن يحقق بها على يديه أيضا استقلالنا ونصرة القومية العربية التى كان يراد لها أن تقبر إلى الأبد..)

وبخصوص قناة السويس.. وإدارتها المصرية.. كان الهدف الأول تيسير.. أمور تبور القناة للقوات المسلحة سواء عن طريق كبرى الفردان أو العديد من الكبارى العسكرية التى تم إقامتها.. وكان الهدف الثانى عدم تعطيل الملاحة فى القناة.. خصوصًا وأن سير المراكب يقتضى فتح كوبرى الفردان وسحب الكبارى العسكرية الأخرى..

وفى فجر يوم الأول من نوفمبر ١٩٥٦.. أخذت الطائرات البريطانية والفرنسية تقصف مدن القناة والمجرى الملاحى بعنف..

وفى نفس الوقت أغرقت السفية «عكا».. مما تسبب فى تعطيل الملاحة فى القناة.. وهى أصلاً حاملة دبابات تم شراؤها من بريطانيا فى عهد الملك السابق فاروق.. وعند تجربتها تعطلت.. فتم قطرها وإعادتها مرة أخرى إلى الميناء.. وظلت قابعة فى منطقة بميناء الإسكندرية تحمل اسم (مقبرة السفن).. وكانت يوم ١ نوفمبر ١٩٥٦ تمر فى قناة السويس وعلى ظهرها شحنة من الأسمنت بعد أن سبق ووصلت مقطورة إلى بحيرة التمساح.. لاستخدامها فى أى وقت فى سد قناة السويس..

وفى حوالى الساعة الثانية عشرة ظهر هذا اليوم شوهدت طائرات الاستطلاع المعادية تحلق فوقها.. وحول هذا يكتب المهندس عبد الحميد أبو بكر فى مذكراته ليقول:

«من خبرتنا العسكرية كنا نعرف أنه بعد كل عملية استطلاع بحوالى ٣٥ دقيقة.. يحدث هجوم جوى بقاذفات القنابل.. وكان من الواضح أن قوات العدو تريد إغراق السفينة (عكا) فى بحيرة التمساح قبل أن نسحبها إلى القناة ونغرقها فيها لسدها.. حتى لا نسمح لقوات العدوان باستخدام القناة فى دعم عدوانهم عن طريق البحر..

واتصل المهندس محمود يونس بالرئيس جمال عبد الناصر وبالقائد العام للقوات المسلحة المشير عبد الحكيم عامر الذى أعطى الأمر بإغلاق القناة ..

ذهب المهندس بحرى جمال أبو العزم إلى السفينة (عكا) لإعطاء التعليمات والمساعدة فى تنفيذها..

وقامت القاطرة (عنتر) بقيادة قبطانى يونان الجنسية يساعده المهندس السيد الزنفلى - وكان من أكفأ المهندسين البحريين- ووصلت بعد قليل قاطرة السحب إلى السفينة.. بعد أن عادت الطائرات وقامت بقصف السفينة (عكا) فى محاولة لإغراقها فى بحيرة التمساح قبل سحبها إلى القناة.. وكانت هذه أول غارة جوية على مرفق قناة السويس.. لكن هذه الغارة فشلت بعد أن أصابت (عكا) بإصابات جسيمة..

وقامت القاطرة عنتر بسحب السفينة (عكا) حتى مدخل القناة.. حيث عادت الطائرات وأغارت مرة ثانية.. في نفس الوقت التى مالت فيه القاطرة في محاولة لوضع السفينة بعرض القناة.. حيث أغرقتها قاذفات القنابل الإنجليزية والفرنسية..

واستطاعت القاطرة أن تقطع حبل الشد ببلطة.. وتسرع داخل القناة بعد أن أدت واجبها.. أما المهندس جمال أبو العزم وطاقم السفينة (عكا) وعلى رأسهم قائد السفينة نقيب بحرى حسن لوكسر فقد قفزوا فى الماء فى أثناء غرق السفينة.. وقد نجوا بأعجوبة واستشهد أحد جنود البحرية..

وكانت السفينة (عكا) أول وحدة بحرية تغرق فى القناة.. وأصبحت أكبر عائق مائى فى قناة السويس وبذلك سدت القناة تمامًا.. وتعطلت الملاحة منذ الساعة الثانية عشرة يوم أول نوفمبر ١٩٥٦.. وذلك بعد أن نجح المصريون فى إدارتها مدة ٩٩ يومًا..

ونتيجة لتوقف الملاحة فى القناة احتجزت فى مجراها ١٢ سفينة فى الفرع الغربى من تفريعة البلاح.. كانت متجهة نحو الجنوب.. وسفينة فى شمالى القنطرة.. وثلاث سفن فى البحيرات المرة.. وكانت هذه السفن قد دخلت القناة يوم ٣١ من أكتوبر ١٩٥٦.. وحال العدوان الثلاثى وما ترتب عليه من إغلاق القناة دون خروجها منه..

وفى صباح الجمعة ٢ من نوفمبر ١٩٥٦ استمر قصف العديد من الأهداف المدنية والعسكرية بالقنابل.. حيث أصيبت العديد من الأهداف الحيوية.. ووقعت إصابات كثيرة بين المدنيين..

وبعد ظهر ذلك اليوم ألقى الرئيس جمال عبد الناصر خطابًا مهمًا فى الجامع الأزهر.. وأعلن فى هذا الخطاب أن مصر ترفض الإنذار البريطانى الفرنسى.. كما أعلن أنه قد كلف القائد العام للقوات المسلحة بسحب القوات المصرية من سيناء.. لتنضم إلى الشعب.. وأكد أنه قد أصدر أوامره بتوزيع السلاح على الشعب وبدء الكفاح المسلح..

وكان لخطاب جمال عبد الناصر مفعول السحر ليس في مصر فقط ولكن في المنطقة العربية كلها..

وفى نفس اليوم اجتمعت الجمعية العامة للأمم المتحدة واستمعت إلى الكثير من الخطب التى دمغت إنجلترا وفرنسا وإسرائيل بالعدوان الغاشم.. ووافقت الجمعية على مشروع تقدمت به الولايات المتحدة الأمريكية.. ونص هذا القرار على الآتى:

أولاً: وقف إطلاق النار فوراً..

ثانياً: إنسحاب القوات الأجنبية من الأراضى المصرية.

ثالثاً: منع الدول الأعضاء فى الأمم المتحدة من إرسال عتاد حربى إلى الشرق الأوسط...

رابعاً- استئناف الملاحة فى قناة السويس وضمان سلامتها..

وفى يوم ٣ من نوفمبر ١٩٥٦ قدم الوزير البريطانى «أنطونى ناتنج» (كان قد سبق له توقيع معاهدة الجلاء بين مصر وبريطانيا) استقالته من حكومة «إيدن».. وأعلن أنه لا يستطيع الاستمرار كوزير فى الدفاع عن سياسة بلاده الخاطئة فى مصر..

وفى يوم الأحد ٤ من نوفمبر ١٩٥٦ زادت الغارات الجوية على القاهرة والإسكندرية ومدن القناة وخاصة مدينة بورسعيد..

وفى نفس اليوم تظاهر فى لندن حوالى ٥٠ آلف شخص مطالبين بوقف الحرب واستقالة إيدن..

ملحمة بورسعيد ونجاح السياسة المصرية

منذ البداية كانت بورسعيد الهدف الأول للحملة البريطانية الفرنسية.. وكان التمهيد لاحتلال المدينة بالغارات الجوية عنيفًا جدًا.. ومن خلال الأسبوع الأول من الهجوم تجاوز عدد الغارات على المدينة الألف غارة..

وفى يوم الإثنين ٥ من نوفمبر ١٩٥٦ بلغ الهجوم ذروته.. حيث حاول المظليون الإنجليز والفرنسيون الهبوط فى منطقة مطار الجميل غربى بورسعيد.. كان الاسقاط المظلى بستمئة جندى إنجليزى وخمسمائة جندى فرنسى .. وكانت المقاومة باسلة وقوية من رجال الجيش والبوليس والمقاومة الشعبية..

ودخل جنود مشاة البحرية الإنجليزية والفرنسية بورسعيد يوم الثلاثاء ٦ من نوفمبر ١٩٥٦.. وكانت المقاومة الأسطورية لشعب بورسعيد متلاحمًا مع الجيش والبوليس..

وفى أثناء هذه الأحداث البطولية من شعب بورسعيد وجيش مصر وبوليسها.. وفى الساعات الأولى من صباح يوم ٦ من نوفمبر ١٩٥٦.. وجه رئيس وزراء الاتحاد السوفيتى «بولجانين» إنذارًا إلى بريطانيا وفرنسا وإسرائيل جاء فيه:

١- أن الحرب فى مصر يمكن أن تتطور إلى حرب عالمية ثالثة..

٢- هناك اليوم دول لا تحتاج إلى أن ترسل الأساطيل أو القوات الجوية لتدمير الشواطئ البريطانية أو الفرنسية.. وبدلاً من ذلك فإنها تستطيع أن تسحقهم باستعمال وسائل أخرى كالصواريخ مثلاً..

وأن حكومة الاتحاد السوفيتى تتخذ الآن خطوات تكفل وضع نهاية للحرب وردع المعتدى وإعادة السلام لمنطقة الشرق الأوسط.. ونحن نأمل أن تظهروا الحكمة وتتخلصوا من هذا الكلام بالنتائج المناسبة قبل أن يفوت الأوان..

وفى نفس الوقت أرسل بولجانين خطابًا إلى أيزنهاور مشيرًا إلى الموقف فى

مصر ومطالبًا بأتخاذ إجراءات سريعة وحاسمة.. وقد هدد في هذا الخطاب بأنه إذا لم يتخذ هذه الإجراءات فإن ذلك يهدد بسقوط الأمم المتحدة ..

واقترح القيام بتدخل مسلح مشترك في إطار هيئة الأمم المتحدة..

ولم تقبل الولايات المتحدة الأمريكية الاقتراح السوفيتي..

وفي هذه الأثناء كان راديو موسكو ينادي بدعوة متطوعين لنجدة مصر..

ولهذه الأسباب كان محتمًا على الولايات المتحدة الأمريكية أن تتخذ الإجراءات الكفيلة بإنهاء الحرب.. قبل أن يزداد الموقف الدولي سوءا..

وقد بلغ من خطورة الموقف أن الحكومة السويسرية اقترحت أمام خطر اندلاع حرب عالمية ثالثة عقد مؤتمر في جنيف من رؤساء حكومات بريطانية وفرنسا والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي والهند..

ولكن هذا الإجراء لم يعد مجديًا.. فمع غروب يوم ٦ من نوفمبر ١٩٥٦ كانت القوات البريطانية والفرنسية قد احتلت بورسعيد.. وتأهبت للزحف في اتجاه الإسماعيلية..

ولكن في الساعة الخامسة مساءً بتوقيت جرينتش صدرت الأوامر من لندن إلى القوات البريطانية بوقف الزحف.. وكان هذا القرار قد تم اتخاذه عقب عقد اجتماع لمجلس الوزراء.. ثم أعلن إيدن القرار في الساعة السادسة بتوقيت جرينتش في مجلس العموم البريطاني..

وكان هذا القرار بدون تنسيق مع فرنسا حيث صدر القرار الفرنسي المماثل في صباح اليوم التالي ٧ من نوفمبر ١٩٥٦..

وقبل الدخول في تفاصيل بعض العمليات الفدائية التي قام بها شعب بورسعيد ضد قوات الاحتلال.. يجدر الحديث عن أول شهداء هيئة قناة السويس.. الصاغ مهندس شوقي خلاف.. والذي كان مكلفًا في بداية الغزو بإغراق بعض الوحدات البحرية في قناة السويس لسدها ومنع القوات الغازية من استخدامها.. وأحضر بعض الأوراق المهمة الخاصة بالهيئة وإحراق غير الضروري.. حتى لا تقع هذه الأوراق في إيدي قوات الأحتلال.. وكان قد بقي في بورسعيد حتى صباح ٥ من نوفمبر ١٩٥٦.. حيث غادر مكتبه متوجها إلى القاهرة.. حتى وصل إلى كوبري «الرسوة» في مدخل مدينة بورسعيد.. وفي هذه المنطقة التي كانت القوات الفرنسية قد نزلت بالمظلات بجوارها .. ورغم أن السيارة ومستقليها كانوا من المدنيين.. إلا أن الجنود الفرنسيون أطلقوا النيران عليها.. ليستشهد شوقي وخلاف.. ويصاب مرافق له بالسيارة بإصابات بالغة.. وقد عثر

على جثمان الشهيد ضابط مسلم من قوات المستعمرات الفرنسية.. وقام بدفنه.. وحدث أن أصيب هذا الضابط ونقل إلى إحدى مستشفيات بورسعيد.. وفى أثناء وجوده فى المستشفى رسم خريطة تقريبية لمكان دفن الجثمان.. وسلمه إلى سيدة تعمل بالمستشفى.. التى قامت بتسليمه لضابط من الفدائيين..

وفى خلال فترة الاحتلال البريطانى الفرنسى لبورسعيد.. قام أهلها بالعديد من الأعمال البطولية.. كان من أهمها اختطاف الضابط الإنجليزى «أنتونى مورهاوس» وهى العملية التى تمت يوم ١١ من ديسمبر ١٩٥٦.. والذى اتضح بعد اختطافه أنه من الأسرة الحاكمة البريطانية.. وتم اختطافه فى أثناء قيادته لسيارة بمفردة فى وسط المدينة.. حيث تم وضعه فى سيارة أجرة.. ثم صعد الفدائيون به لأحد المنازل الخالية من السكان.. وتم تقييده ووضعه فى صندوق.. وعندما حاول الفدائيون استطلاع. الطريق والنزول به إلى مكان آخر.. فوجئوا بوجود أعداد كبيرة من الجنود البريطانيين يحاصرون المكان.. مما دفعهم للصعود إلى أعلى المنظر والقفز إلى منزل مجاور.. حيث تمكنوا من الهرب بعد أن تركوا «مورهاوس» داخل الصندوق.. ولاحظ أحد الفدائيين أن البوليس الحربى البريطانى يقوم بوضع علامة من الجير على كل منزل يقوم بتفتيشه.. فقام بتقليد هذه العلامة على المنزل الموجود به الضابط المخطوف.. وبالتالى لم يقم الجنود البريطانيين بتفتيشه.. واستمرت عملية الحصار للمنطقة عدة أيام.. مات فى خلالها الضابط البريطانى.. ،

ومن العمليات الفدائية المجيدة عملية قتل ضابط المخابرات البريطانى «ويليامز» وكان هذا الضابط من أشهر الضابط البريطانيين فى خلال فترة الاحتلال.. نظراً لقسوته وقيامه بتعذيب الفدائيين والأهالى..

وقد قتل هذا الضابط يوم ١٤ من ديسمبر ١٩٥٦.. على يد مجموعة من الفدائيين صغار السن عظيمى الهمة.. يقودهم «سيد عسران» والذى كان عمره وقت تنفيذ هذه العملية لا يتعدى ١٥ سنة «وقد تم تعينه هو وزملاؤه فى هيئة قناة السويس عقب انتهاء الحرب».

وكانت هذه العملية قد تمت عن طريق نصب كمين للضابط الإنجليزى الكبير..

وحول هذا يقول منفذها «سيد عسران»:

فى الثامنة من صباح ١٤ من ديسمبر وضعت قنبلة يدوية فى جيبى.. ونزلت إلى الشارع وأخذت رغيف عيش من فرن عمى حسنين رشوان المواجه لبيتنا.. ثم وضعت القنبلة فى الرغيف وذلك لكى أموه على الدوريات الإنجليزية.. وسرت فى الطريق إلى

إدارة المرور.. فوجدت جمهرة من السائقين.. ووجدت سيارة سوداء فوقفت عند أحد المحلات .. وعرفت أن «وليامز» يحقق مع السائقين.. وفجأة مر «وليامز» من أمامى بسيارته.. فحزنت لضياع الفرصة.. وقررت أن ألاحق و«ليامز» حتى مقر قيادته.. وسرت فى الطريق الذى سارت فيه سيارة وليامز ففوجئت بالسيارة تقف أمام شعبة البحث الجنائى.. فسرت أمامه.. ورأيت وليامز بالداخل فوقفت على الرصيف المقابل.. وبعد ربع ساعة خرج «وليامز» ومعه ضابط آخر.. وركبا السيارة.. فنزلت من على الرصيف وقبل أن تصلنى السيارة جاءتنى فكرة فأخرجت ورقة من جيبى.. ولوحت بها.. فظن وليامز أنها شكوى أو معلومات فأوقف السيارة.. وفتح زجاجها ليأخذ الورقة.. فألقيت بها فى (الدواسة) فأنحنى ليأخذها.. فقذفت القنبلة داخل السيارة بعد أن نزعت الفتيل منها.. وجريت مسرعًا.. وسمعت انفجارًا شديدًا.. وراحت الناس تجرى وكل واحد يقول للآخر قتل ولد صغير ضابط المخابرات».

ومن الأيام الخالدة فى تاريخ معركة بورسعيد يوم ١٥ من ديسمبر ١٩٥٦.. وهو اليوم الذى تم فيه الهجوم على ملجأ المدرعات البريطانية.. وكان به ١٧ دبابه وعربة مدرعة.. وكان مقام فى شارع ٢٣ يوليو أمام المبرة.. وكان هناك قوة بريطانية كبيرة تقوم على حراسته.. وكان مبنى سجن بورسعيد قريبًا من هذا الموقع.. فتم قيد بعض أفراد من الفدائيين من أهالى بورسعيد وبعض رجال الصاعقة فى دفاتر السجن كمساجين.. وفى منتصف الليل خرجوا من السجن وهاجموا المدرعات البريطانية.. وتمكنوا من تدميرها بالكامل.. ثم انسحب الفدائيون ورجال الصاعقة إلى مبنى السجن حيث بقوا فيه كمساجين مقيدين فى دفاتره حتى صباح اليوم التالى..

ونتيجة للمقاومة الأسطورية لأبناء بورسعيد والتحامهم مع الجيش والشرطة.. وتعرض حكومتى بريطانيا وفرنسا لضغوط شديدة بسبب توقف الملاحة فى القناة.. وأيضا لقيام الشعوب العربية والاتحاد السوفيتى والعديد من دول العالم بالوقوف إلى جانب مصر ضد هذا العدوان.. اضطرت بريطانيا وفرنسا إلى إنهاء احتلالهم لبورسعيد.. والانسحاب الكامل من الأراضى المصرية..

وفى الساعة السادسة من صباح الأربعاء ١٩من ديسمبر ١٩٥٦ قام جنديان بريطانيان بإنزال العلم البريطانى الذى كانت القوات المحتلة قد رفعته على مبنى هيئة قناة السويس ببورسعيد.. حيث تسلمت قوات حفظ السلام التابعة للأمم المتحدة هذا المبنى.. كما نقل الجنرال (ستكويل) مركز قيادة القوات البريطانية إلى بارجة فى ميناء بورسعيد..

وكانت قوات الطوارئ الدولية قد طلبت من مكتب الاتصال المصرى بتاريخ ١٥ من ديسمبر ١٩٥٦ أن تكون قوة من البوليس المصرى على أهبة الاستعداد لدخول بورسعيد بمجرد انسحاب القوات البريطانية من المدينة.. ونشرت جريدة الأهرام القاهرية أن قوام هذه القوة كان ألف جندى وضابط.. وبأن وصلت إلى الإسماعيلية صباح يوم ١٧ من ديسمبر ١٩٥٦..

وفى يوم ٢٢ من ديسمبر ١٩٥٦ أتمت القوات البريطانية انسحابها من مدينة بورسعيد كما أتمت القوات الفرنسية انسحابها من بورفؤاد..

وتسلمت السلطات المصرية المدنية فجر يوم ٢٣ من ديسمبر ١٩٥٦.. والذى اعتبر عيداً قومياً..

وتم نسف تمثال «دى ليسبس» الذى كان منصوباً على المدخل الشمالى للقناة.. بواسطة مجموعة من الفدائيين من أهالى بورسعيد.. باعتباره رمز لحقبة استعمارية انتهت بنهاية العدوان الثلاثى..

تطهير القناة.. تحت الشروط المصرية أولاً

تابع العالم كله تفاصيل معركة السويس.. وانتظر إعادة الملاحة إلى القناة.. ولم تكن مصر أقل رغبة أو حماسًا.. بل كانت هى أول دول العالم التى تسعى لتطهير القناة وفتحها.. فالخسائر المصرية لإغلاق القناة كانت تصل إلى مائة ألف جنيه يوميًا..

وعلى الرغم من ذلك وضعت مصر شرطين للبدء فى تطهير القناة.. وهما:

١- انسحاب القوات المعتدية (بريطانيا وفرنسا وإسرائيل) إنسحابًا كليًا من مصر..

٢- أن لا تشترك دول العدوان فى عمليات التطهير.. حتى لا تحدث أمور لا تحمد عقباها.. إذا ظل أى بريطانى أو فرنسى فى منطقة القناة..

وبالفعل انسحبت القوات البريطانية والفرنسية انسحابًا كاملاً من الأراضى المصرية وصدر القرار رقم (١٠٠٢ دورة طارئة/١) والذى جاء نصه كالتالى:

الجمعية العامة..

إذ تذكر قرارتها الصادرة بأغلبية ساحقة فى ٢ و٤ و٥ نوفمبر سنة ١٩٥٦ وإذ تنوه بوجه خاص بأن الجمعية العامة قد أنشئت بقرارها الصادر فى ٥ نوفمبر سنة ١٩٥٦ قيادة تابعة للأمم المتحدة لقوة طوارئ دولية بقصد تحقيق وقف الأعمال العدائية والإشراف عليه وفقًا لجميع نصوص قرارها الصادر فى ٢ نوفمبر سنة ١٩٥٦:

١- تؤكد من جديد قرارتها المتخذة فى ٢ و٤ و٥ نوفمبر..

٢- تطالب إسرائيل مرة أخرى بالمبادرة فورًا فى سحب جميع قواتها إلى ماوراء خطوط الهدنة المقررة بموجب أتفاقية الهدنة فى ٢٤ فبراير سنة ١٩٤٩..

٣- تطالب بريطانيا وفرنسا مرة أخرى بالمبادرة فى سحب جميع قواتها من الأراضى المصرية تمشيًا مع القرارات سالفة الذكر..

٤- تطالب السكرتير العام بأن يرسل هذا القرار إلى الأطراف ذات الشأن.. كما ترجوه أن يوافيها بسرعة بتقرير عن مدى الأمتثال لهذا القرار..

وبهذا القرار تحققت المطالب المصرية.. وبدء العمل فى تطهير قناة السويس..

وبعد القيام بالعديد من الدراسات والأبحاث قررت هيئة قناة السويس التطهير على أربعة مراحل:

١- تنظيف القناة وموانيها من الألغام.

٢- تركيز التطهير على القطاع الشمالى من القناة لتمكين السفن المحتجزة منذ العدوان فى تفريعة البلاح من الخروج إلى البحر الأبيض المتوسط..

٣- تكملة تطهير القطاع الجنوبى لإعادة الملاحة فى القناة بكامل طولها..

٤- رفع الحطام الباقى على الضفاف وسحبه بعيداً عن المجرى الملاحى للقناة..

وسرعان ما عرضت الأمم المتحدة خدماتها على مصر وهيئة قناة السويس.. وتم قبول هذه الخدمات.. خاصة بعد الاتفاق مع مندوب السكرتير العام للأمم المتحدة الجنرال هويلر على أن يكون العمل بدون أى تدخل فى اختصاص من اختصاصات هيئة قناة السويس.. وأن يتم التطهير على أساس المشروع الذى وضعته الهيئة..

وتمت الخطوة الأولي.. حيث تم تنظيف القناة وموانيها من الألغام والمتفجرات كما تم بنجاح إخراج السفن التى أحتجزت فى القناة يوم ٣١ أكتوبر ١٩٥٦ بسبب الأعمال العسكرية..

وكان عدد هذه السفن ١٣ سفينة من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتى والسويد والنرويج وهولندا وايطاليا وبنما وليبريا..

وكانت السفن قد تم احتجازها لمدة ٦٥ يوماً..

وكانت هذه السفن ضمن قافلة الجنوب.. وتم احتجازها فى الفرع الغربى من تفريعة البلاح.. ما عدا سفينة واحدة كانت محتجزة شمالى القنطرة.. وثلاثة فى البحيرات المرة..

وكان إخراج هذه السفن فى اتجاه الجنوب متعذرًا بسبب العوائق التى لم تتم إزالتها.. فى حين كان اخراجها إلى الشمال ممكنًا.. لذلك تقرر إجراء عملية دوران لهذه السفن حول جزيرة البلاح.. وقامت هيئة قناة السويس بهذه العملية الدقيقة شديدة الخطورة بنجاح أدهش خبراء هيئة الأمم المتحدة.. كما أدهش أيضًا أصحاب السفن المحتجزة..

وقبل إجراء هذه العملية شنت الصحف البريطانية والفرنسية حملة شعواء على

الفكرة التى وضعت عن طريق هيئة قناة السويس.. والتى تقتضى دوران السفن المحتجزة حول جزيرة البلاح..

ووصلت الحملة من الضراوة لدرجة دعت الجنرال «هويلر» للاجتماع مع قباطنة السفن المحتجزة.. وأبلغهم أنه قد قرر مع فريق عمله من خبراء الأمم المتحدة أن عملية إخراج سفنهم هى من صميم اختصاص الأمم المتحدة..

ولكن رجال هيئة قناة السويس كانوا على قناعة تامة بأن فكرتهم صحيحة. وتمسكوا بها باعتبارها تحدى يجب أن ينجحوا فيه..

وعندما يئس الجنرال هويلر من فرض وجه نظره على رجال هيئة قناة السويس.. قام برفع شكوى إلى الأمين العام للأمم المتحدة «داج همرشولد».. بأن أن أى خطأ فى هذه العملية سوف يؤدى إلى تعطيل العمل وتأخير عودة الملاحة للقناة لفترات أطول..

وما كان من السكرتير العام للأمم المتحدة إلا أن أيد الجنرال هويلر تأييداً مطلقًا..

وقام السكرتير العام باقناع وزير خارجية مصر «محمود فوزى» بوجهة نظر الجنرال «هويلر».. فقام وزير الخارجية بالاتصال من نيويورك بالمهندس محمود يونس ونصحه بأن يعمل بارشادات الجنرال «هويلر».. وأن يترك عملية إخراج السفن المحتجزة إلى خبراء الأمم المتحدة..

وبعد أن قام المهندس محمود يونس بعرض الموضوع على معاونية.. قام بالاتصال بالسيد على صبرى مدير مكتب رئيس الجمهورية.. طالبًا منه عرض الموضوع على جمال عبد الناصر.. مع تأكيده على إصرارة ورجاله على موقفهم..

وسرعان ما أتصل الرئيس بالمهندس محمود يونس... وسأله عن التفاصيل.. فأكد له أن هذه العملية من صميم اختصاص هيئة قناة السويس.. وبأنه يضمن نجاحها.. وبناء على ذلك وافق جمال عبد الناصر على المقترح الخاص بهيئة قناة السويس..

وحول هذه العملية يكتب المهندس عبد الحميد أبو بكر فى مذكراته ليقول:

«فى يوم الأحد ٦ يناير ١٩٥٧.. وفى تمام الساعة ٨٫٣٠ صباحاً صدرت الإشارة ببدء التحرك.. وكانت أولى بواخر القافلة المحتجزة التى سيجرى تحويل اتجاهها وتمريرها ناقلة البترول النرويجية (إيلى كنودسن) حمولة (١١٫٣٥٦ طن) وكان نجاح مناوراتها ستحكم على نتيجة العملية كلها..

وبدأت العملية عندما توجهت القاطرة (تيتان) بقيادة القبطان اليونانى (ستافروس

ستاما تيموس).. إلى الناقلة النرويجية.. وطلب منها الاستعداد للرحيل.. ونزل القبطانان (إبراهيم الشيتى) و(محمد عبد الوهاب عامر) من القاطرة وصعدا إلى الباخرة..

وفك عمال الرباط الحبال التى تربط الناقلة بالضفة.. ثم تحركت الآلات بتؤده.. فتقدمت السفينة وأخذت تدور حول الجزيرة بعد أن شدت مؤخرتها إلى القاطرة..

وعندما بلغت السفينة رأس مثلث الشمندورات.. ألقت مراسيها من الأمام.. وأوقفت محركاتها وبدأت القاطرة تشدها من مؤخرتها لتساعدها على تحويل اتجاهها.. فى الحيز الضيق المتاح لعملية الدوران..

ودارت السفينة رويداً رويداً قد حبس الجميع أنفاسهم- ثم استعدلت فى محور الفرع الشرقى.. متجهة صوب بورسعيد.. ورفعت مراسيها.. وواصلت سيرها دون أن تلمس ضفة من الضفاف..

فتعالت الأصوات تهلل وتهتف.. ودوى التصفيق.. وأطلقت جميع بواخر القافلة صفاراتها تحية لنجاح المناورة..

وكانت السفينة الثانية (ستاتيو أوف ليبرتى) أى (تمثال الحرية) تشكل أخطر عقبة فى العملية .. فقد كانت حمولتها تزيد على ضعف حمولة الباخرة السابقة – ٢٤٨٩٢ طناً– وكانت أطول منها بخمسين متراً وأعرض بتسعة أمتار.. فقمنا بتخفيف حمولتها من كل ما يمكن رفعه منها.. فأفرغت كل ما بها من مياه حتى قل غاطسها إلى الحد الذى لا يمكن تجاوزه دون المساس بسلامة سيرها.. وبقى أن تتغلب على معضلة عرض السفينة.. إذ أنه ليس من السهولة أن تشق سفينة بهذه الضخامة يبلغ عرضها ٣٠ متراً– سيرها عبر ممر مائى لا يزيد عرضه على ٤٠ متراً.. إن أقل انحراف كان سيؤدى حتماً إلى وقوع كارثة..

وصعد على ظهر الباخرة المرشد (يسرى الأيوبى) والمرشد اليونانى (يا موزيس).. ولكن (تمثال الحرية) دارت كما دارت (ايلى كنودسن) من قبلها..

ثم بدأت السفينة الثالثة وهى روسية أسمها (بوتى) وقام بإرشادها المرشد (محمد مصطفى عثمان).. وكانت مهمة سهلة بعد أن اطمئن الجميع إلى نجاح المحاولات الأولى..

وتحول اتجاه سفن القافلة كلها الواحدة تلو الأخرى..

وكانت السفينة الأخيرة تحمل علم ليبريا.. وأسمها (مارى) وكانت آخر القافلة.. وكانت واقفة فى القنطرة وصعد عليها المرشد (مصطفى علوى) ليعبر بها كوبرى (الفردان) الذى دمره العدوان.. وقد سهر اليوزباشى (فؤاد جنيد) من سلاح

المهندسين طول ليلة الأحد ليفتح ممرًا فى الكوبرى لتعبره السفينة (مارى).. بعد تحويل أتجاها أيضًا.. وواصلت السفن الثلاث عشرة سيرها إلى بورسعيد وخرجت إلى البحر المتوسط فى ٨ من يناير ١٩٥٧ بعد أن ظلت محتجزة فى القناة ٦٩ يومًا..

وبرهن المصريون بهذا النجاح– للجنرال هويلر وغيره– على أن الكفاية التى اعتاد الغرب أن يخص نفسه بها قد تتواجد فى غيره وربما بقسط أوفر..

أما السفن الثلاثة التى كانت رابضة فى البحيرات المرة فقد واصلت سيرها جنوبًا فى ٢٧، ٢٨ من يناير ١٩٥٧.. وخرجت من السويس إلى البحر الأحمر بعد أن تم تطهير الممر اللازم لخروجها فى المنطقة الجنوبية من القناة..»

وفى هذا الوقت عمل فريق التطهير التابع لهيئة قناة السويس على إعادة العمل بميناء السويس.. حيث أستوقفت حركة الملاحة فى ميناء الأدبية وميناء الزيتية وغاطس السويس فى ٥ من يناير ١٩٥٧..

وعلى صعيد آخر ولتحقيق هذا الإنجاز كانت الطواقم المصرية قد تمكنت من أنتشال الباخرة (زمالك) التى كانت غارقة فى مدخل ميناء (إبراهيم) بالسويس.. وقد عمل فى هذا طاقم من هيئة قناة السويس بمعاونة مصلحة الموانى والمنائر..

كما عملت الطواقم الأجنبية فى أنتشال العوائق التى تعيق حركة الملاحة أيضًا.. حيث ركز الهولنديون والدانمركيون والبلچيكيون والسويديون والإيطاليون جهودهم فى منطقة بورسعيد.. وعمل الألمان فى منطقة الكاب جنوبى بورسعيد.. بينما عمل الهولنديون والدانمركيون فى منطقة السويس أيضًا..

وكان أسطول الأمم المتحدة العامل فى التطهير قد تجمع فى بورسعيد.. وحتى يمكن تحركه إلى داخل قناة السويس تم إزالة كوبرى الفردان الذى كان قد تعرض للقصف لمرات عديدة خلال الأعمال العسكرية.. مما أدى إلى إنهيار جزئية الشرقى والغربى فى القناة.. وكان وزن كل جزء منهما حوالى ٣٥٠ طنًا..

ولنقلها خارج المجرى الملاحى تم تقطيعهما.. ورفعهما إلى الشاطئ الغربى يوم ٤ يناير ١٩٥٧.. وتركت الأجزاء المنفصلة حتى تقرر مصلحة السكك الحديدية المصرية إصلاح الكوبرى..

وللدلالة على مدى تفوق رجال هيئة قناة السويس يجدر الإشارة إلى أن مصلحة السكك الحديدية قد أتصلت بالعديد من الشركات الأوربية فى أثناء العمل فى أصلاح االكوبرى (مايو ١٩٥٧).. لنقل أحد الجزئين المنهارين من الضفة الغربية إلى الضفة الشرقية للقناة.. حيث يتم لحامه بالكتلة الحديدية التى فصل منها.

وطلبت هذه الشركات مبالغ طائلة للقيام بهذه العملية.. مما أضطر المصلحة إلى التفكير فى بديل أقل تكلفة.. وقد قامت هيئة قناة السويس بهذا العمل بكفاءة عالية جدًا.. بوسائل تعتبر بدائية نظرًا لتدمير الجزء الأكبر من معداتها خلال الأعمال الحربية.. وكانت تكاليف هذه العملية أقل من عشر الثمن الذى كانت قد عرضته الشركات الأوربية..

وكان أكبر عائق بين الوحدات الغارقة فى القناة السفينة المصرية (عكا).. وكانت غارقة فى المجرى الملاحى عند الكليو (٨١) جنوبى بحيرة التمساح.. وبدأت عملية أنتشالها يوم ٧ من يناير ١٩٥٧.. وتمت على ثلاثة مراحل:

أولاً: عملت إحدى كراكات هيئة قناة السويس على إزالة الأتربة المتراكمة حول السفينة «عكا»..

ثانيًا: تم تدوير «عكا» إلى الوضع الطبيعى للملاحة بطول القناة.. بعد أن كانت غارقة بعرض المجرى الملاحى..

ثالثًا: تم تمرير أسلاك من تحت جسم السفينة.. ورفعها.. وسحبها حيث تركت فى المياه الضحلة فى البحيرات المرة..

وفى يوم ١٥ من فبراير ١٩٥٧ لم يبق فى القناة سوى عائقين.. الأولى القاطرة (عنتر) والتى كانت غارقة عند الكيلو متر ٥ر٧٥.. والثانى الطراد (أبو قير) والذى كان غارقًا عند مدخل القناة فى ميناء السويس..

وفى يوم ٩ من أبريل ١٩٥٧ أعلنت هيئة قناة السويس إنتهاء عمليات التطهير..

وفتحت القناة رسميًا فى صباح الأربعاء ١٠ من أبريل ١٩٥٧..

وكانت نفقات إرجاع القناة والمهمات الخاصة بها إلى ما كانت عليه قبل العدوان الثلاثى قد بلغت ٨ ملايين و٣٧٦٠٤٢ دولار.. أسهمت فى تمويلها عشرة دول.. وقررت الأمم المتحدة تغطية هذا المبلغ من حصيلة رسم إضافى تدفعه كل السفن التى تعبر القناة بواقع ٣٪ من قيمة رسوم العبور العادية على أن يبدأ سداد هذا الرسم اعتبارًا من ١٥ من سبتمبر ١٩٥٨.. وأبدى السكرتير العام للأمم المتحدة أمله فى أن يتم تسديد نفقات التطهير فى غضون ثلاث سنوات تنتهى فى ١٥من سبتمبر ١٩٦١..

ونظرًا لتكدس الرمال والأتربة فى المجرى الملاحى خصوصًا فى القطاع الشمالى تم تخفيض غاطس السفن المسموح لها بالمرور فى قناة السويس من ٣٥ قدمًا (الغاطس الأقصى قبل الحرب) إلى ٣٣ قدمًا.. وفى أعقاب ذلك تم عمل عمليات تطهير واسعة للقناة حتى عاد الغاطس فى يوليو ١٩٥٧ إلى ما كان عليه..

وفى أعقاب انتهاء الأعمال الحربية.. وانسحاب القوات البريطانية والفرنسية .. تسلمت هيئة قناة السويس الورش العمومية الخاصة بها فى حالة سيئة جداً.. حيث كانت كل الأجهزة والآلات غير صالحة للعمل.. ولذلك لجأت هيئة قناة السويس إلى أطقم الأمم المتحدة للمساعدة فى إصلاح آلات الورش.. فما كان منهم إلا أن وضعوا شرطان:

الأول: إبعاد المهندسين المصريين عن هذه الورش..

الثانى: إعادة المهندسين والفنين الفرنسين الذين كانوا يعملون مع شركة القناة قبل التأميم بحجة أنهم على دراية بهذه الآلات المعطلة ويستطيعون التعامل مع الوضع بشكل أفضل..

وكان مخطط رجال الأمم المتحدة- فى حالة موافقة هيئة قناة السويس على الشرطين السابقين- أن يتم إصلاح نحو ٧٥٪ من الآلات والمعدات المعطلة خلال ثلاثة أشهر..

وكان قرار المهندس محمود يونس أن يتم الاعتماد بشكل تام على مهندسين وفنيين هيئة قناة السويس.. فتم إصلاح أكثر من ٧٥٪ من الآلات والمعدات المعطلة من خلال ثلاثة أشهر..

وكان قرار المهندس محمود يونس أن يتم الاعتماد بشكل تام على مهندسين وفنيين هيئة قناة السويس.. فتم إصلاح أكثر من ٧٥٪ من الآلات والمعدات فى ثلاثة أسابيع.

ومن خلال عمليات تطهير القناة.. تم انتشال الكراكة «رمسيس» وكان الجنرال «هويلر» وخبراء الأمم قد أكدوا أن هذه الكراكة قد أصبحت «خردة» ولا تصلح بأى حال من الأحوال ولا جدوى من إصلاحها.. إلا أن رجال هيئة قناة السويس قد تمكنوا من أصلاحها لتنضم إلى القطع البحرية العاملة فى تحسين المجرى الملاحى.. كذلك الكراكة الماصة ذات الحفار «تحتمس»..

الملاحة بين عامى ٥٦ ، ١٩٥٧

لاشك أن أحداث العدوان الثلاثى قد أثرت على حركة الملاحة فى قناة السويس فى عامى ٥٦ ، ١٩٥٧ .. حيث تعطلت خلال شهرى نوفمبر وديسمبر ١٩٥٦ .. ولم تستأنف بشكل كامل إلا يوم ١٠ من إبريل ١٩٥٧ .. وبالتأكيد لم تعود إلى مستوها الطبيعى بمجرد استئنافها .. لأسباب أقتصادية وأخرى سياسية .. فمن الناحية الاقتصادية كانت بعض شركات الملاحة قد اعتمدت طريق رأس الرجاء الصالح .. وكانت هذه الشركات تحتاج إلى بعض الوقت لإعادة استخدام قناة السويس .. ومن الناحية السياسية كانت هناك سفن بعض الدول تقاطع قناه السويس .. وعلى سبيل المثال نجد أن السفن البريطانية لم تستأنف المرور فى قناة السويس إلا فى النصف الثانى من شهر مايو ١٩٥٧ .. والسفن الفرنسية كانت تقاطع القناة خلال شهرى أبريل ومايو ١٩٥٧ .. ولم يعبر القناة منها من خلال يونيو ١٩٥٧ سوى ٢١ سفينة من أصل ١٢٦٨ سفينة عبرت القناة خلال هذا الشهر ..

وبتحليل حركة الملاحة فى قناة السويس خلال عام ١٩٥٦ (عام التأميم) مقارنة بالعام الذى قبله (١٩٥٥) يتضح أن الحمولة الصافية للسفن العابرة عام ١٩٥٦ سجلت زيادة مطردة مقارنة بعام ١٩٥٥ .. إلا أن تعطل الملاحة فى شهرى نوفمبر وديسمبر ١٩٥٦ أدى إلى هبوط الحمولة الصافية فى هذه السنة بمقدار ٨٧٥٠ ألف طن .. وهو رقم يساوى ٦ر٧٪ من الحمولة الصافية التى عبرت القناة فى خلال عام ١٩٥٧ ..

وكانت السفن التى عبرت القناة خلال عام ١٩٥٦ ترفع أعلام ٤٨ دولة مقابل ٤٦ دولة فى عام ١٩٥٥ .. وكانت السفن البريطانية تحتل المرتبة الأولى فى هذه القائمة للحمولة الصافية وتمثل منها ٣ر٢٥٪ (كانت هذه النسبة تمثل ١ر٢٨٪ فى عام ١٩٥٥) ..

بينما جاءت السفن النرويجية فى المرتبة الثانية بنسبة قدرها ٧ر١٥٪.. واحتلت ليبريا المرتبة الثالثة بنسبة ١٢٪ ثم السفن الفرنسية بنسبة ٤ر٩٪..

وفى عام ١٩٥٧ لم تعبر قناة السويس أى سفينة فى الربع الأول (نظرًا لأستئناف الملاحى فى ١٠ من إبريل).. وفى الربع الثانى كانت نسبة الحمولات الصافية التى عبرت قناة السويس لا تمثل إلا ٢ر٦١٪ من الحمولات الصافية التى عبرت القناة عام ١٩٥٥.. وفى الربعين الثالث والرابع قامت الحمولات الصافية مثيلاتها فى عام ١٩٥٥ بنسب ٥ر٢٥٪ و٧ر٢٢٪ على التوالى..

وشهد النصف الثانى من عام ١٩٥٧ تطورات كبيرة فى الحمولات الصافية التى مرت فى قناة السويس.. حيث ظهرت قوى ملاحية جديدة ساهمت بشكل كبير فى تغيير شكل الخريطة الملاحية لقناة السويس.. حيث حصلت النرويج على أعلى زيادة فى الحمولات الصافية – مقارنة بعام ١٩٥٧– بلغت ٧ر٥٢٪ والنرويج ١ر٥١٪ وليبريا ٤ر١٣٪ وفرنسا ٩ر٣٢٪ وإيطاليا ١٩٪.. بينما انخفضت الحمولات الصافية للسفن التى ترفع علم بريطانيا بنسبة ٥ر٧٪..

الفصل ٢٢

مشروعات التطوير والتحسين

(١٩٥٧ - ١٩٦٧)

كان عمق قناة السويس وقت إنشائها ثمانية أمتار وعرضها عند القاع ٢٢متراً.. وفى خلال الفترة من عام ١٨٧٦ حتى عام ١٩٥٤ تم تنفيذ سبعة برامج لتطوير القناة وتحسينها.. وصل فى نهايتها عمق قناة السويس إلى ١٤ متراً وعرضها عند القاع إلى ٣٦ متراً تقريباً ومساحة القطاع المائى إلى ١٢٥٠ متراً مربعاً..

وكان قد صرف على هذه البرامج التى استغرقت ٧٨ عاماً ٥ر٢٠ مليون جنيه أى بمتوسط سنوى يبلغ ٢٦٠ ألف جنيه بما يعادل ١ر٤٪ من المتوسط السنوى للإيرادات القناة (بلغ مجموع إيرادات قناة السويس فى خلال هذه المدة ٤٩٨ مليون جنيه) وفى عام ١٩٥٤ قامت شركة القناة بوضع برنامج لتحسين القناة عرف «بالبرنامج الثامن».. وكان هذا المشروع يهدف إلى زيادة عمق القناة ليسمح بمرور السفن التى يصل غاطسها إلى ٣٦ قدماً.. وزيادة مساحة القطاع المائى من ١٢٥٠م٢ تقريباً إلى ١٥٠٠م٢..

وفى أعقاب التأميم قام رجال هيئة قناة السويس بدراسة هذا البرنامج.. حيث اتضح لهم أنه ليحقق أحتياجات التطوير المطلوبة لتحقيق زيادة حركة الملاحة بما يسمح بعبور أضخم البواخر الموجودة فى هذا الوقت..

لذلك قامت الهيئة بأعداد البرنامج الثامن المعدل.. حيث أدخل على البرنامج الأصلى التعديلات التالية:

أولاً: تعميق القناة لتسمح بمرور السفن والناقلات التى يصل غاطسها إلى ٣٧ قدماً.. لمواجهة العدد الكبير من الناقلات التى كانت يتم بناءها فى ذلك الوقت بهذا الغاطس..

ثانياً: توسيع القناة بحيث يتراوح قطاعها المائى بين ١٨٥٠م٢ و١٩٠٠م٢ لكى تتمشى مع ازدياد أحجام السفن والناقلات التى تعبرها..

ثالثًا: تمكين السفن القادمة من الشمال من الرسو على جانبى القناة فى أثناء مرور السفن القادمة من الجنوب..

رابعًا: تقليل احتمال انهيار الجوانب نتيجة لمرور السفن.

وفى يناير ١٩٥٨ تم إسناد أعمال الحفر على الناشف ضمن المشروع الثامن المعدل لتحسين القناة إلى ثمانية مقاولين محليين.. وكانت تكاليف ذلك حوالى نصف مليون جنيه..

كما تم تكليف ثلاث شركات أمريكية مجتمعة بتنفيذ أعمال الحفر تحت سطح الماء.. وهذه الشركات هى شركة أتلانتيك جلف أندباسيفيك وشركة ستاندرد دردجنج كوربوريشن وشركة هاواين درد جنج أندكنستركشن وهذه الشركات كانت قد تقدمت بأكثر العروض مناسبة من بين ١٧ عرضًا لشركات عربية وأمريكية وهولندية وبلجيكية وألمانيا وأيطالية اشتركت فى المناقصة العالمية التى فتحت مظاريفها فى الأول من يوليو ١٩٥٨..

وفى يوليو ١٩٥٧ تم تسمية الجزء الأهم من عمليات تحسين وتطوير القناة بأسم «مشروع ناصر».. والذى كان يهدف إلى تحقيق الآتى..

١- تعميق بوغاز بورسعيد فى إلى عمق ٥ر١٣ مترًا.. وتوسيع المدخل الجنوبى منه ليسمح للسفن بعبور هذا البوغاز من الاتجاهين فى وقت واحد.

٢- تعميق الممر الملاحى بميناء بورسعيد إلى عمق ٥ر١٤مترًا..

٣- حفر قناة موازية فى ميناء بورسعيد شرقى الممر الملاحى الرئيسى.. وذلك بغرض السماح للسفن بالمرور من الاتجاهين فى آن واحد..

٤- إنشاء أرصفة عميقة بميناء بورسعيد وتعميق الأحواض بها.. حتى يمكن لكافة أنو. ع السفن الرسو والتفريغ والتجميل..

٥- تعميق تفريعة بورسعيد من الكيلو متر ٧٣٠ر٣ إلى الكيلو متر ٨٨٠ر٥ إلى عمق ٥ر١٤ مترًا..

٦- زيادة القطاع المائى للقناة فى المنطقة من كم ٠٧٧ر٧ إلى كم ٠٠٠ر٦٧ من ١٥٠٠ متر مربع إلى ١٨٠٠ متر مربع..

٧- توسيع قطاع القناة فى منطقة القنطرة بين الكيلو ٥٠٠ر٤٤ والكيلو ٦٠٠ر٤٦ ويبلغ مقدار التوسيع على الضفة الشرقية ٢٩ كيلو مترًا.. كذلك تعميق هذا القطاع إلى عمق ٥ر١٥ مترًا..

٨- تعميق تفريعة البلاح ومدخليها الشمالى والجنوبى من كيلو متر ٦٠٠ر٤٦

حتى كم ٦٢٫٤٠٠ إلى عمق ١٥٫٥ مترًا.. وكذلك تعميق القناة الرئيسية فى منطقة البلاح من كيلو متر ٥٠٫٩٠٠ حتى كيلو متر ٦٠٫٥٠٠ إلى عمق ١٤٫٥ مترًا..

٩- توسيع قطاع الفردان من كيلو متر ٦٧٫٠٠٠ إلى كيلو متر ٧٢٫٠٠٠ بمقدار ٣٥ مترًا وتعميقة إلى ١٦ مترًا.. وكانت هذه الأعمال إزالة كوبرى الفردان الذى كان موجودًا قبل البدء فى مشروع ناصر.. وإقامة كوبرى آخر بفتحة قدرها ١٦٢٫٥ مترًا بدلاً من ١٠٧٫٥ مترًا..

١٠- تحسين منحنيات منطقة الجسر (نمره ٦) وتوسيعها بين الكيلو متر ٧٢٫٠٠٠ والكيلو متر ٧٧٫٦٠٠ على الضفتين الشرقية والغربية للقناة..

١١- توسيع منطقة طوسون وتعميقها من كيلو متر ٧٩٫٢٨٥ إلى كم ٩٧٫٨٥٠ بمقدار ١٤ مترًا والتعميق إلى ١٥٫٥ مترًا..

١٢- تعميق المر الملاحى والمربطين الشمالى والجنوبى بالبحيرة المرة الكبرى إلى ١٣٫٥ و١٣ مترًا على التوالى..

١٣- تعميق المر الملاحى بالبحيرة المرة الصغرى إلى ١٣٫٥ مترًا..

١٤- تعميق القناة من الكيلو متر ١١٨٫ ١٣٢ إلى الكيلو متر ١٥٧٫٥٠٠ إلى عمق ١٤٫٥ مترًا وتوسيعها على الضفة الشرقية من الكيلو متر ١٣٢٫١١٨ إلى الكيلو متر ١٣٤٫٥٠٠ بمقدار ١٨ مترًا.. ومن الكيلو متر ١٤٥٫٠١٦.

١٥- توسيع القناة بمقدار ٢١ مترًا.. وتعميقها من الكيلو متر ١٣٢٫٠٠٠ إلى الكيلو متر ١٤٥٫٠٠٠.

١٦- تعميق وتوسيع مدخل القناة من الكيلو متر ١٥٧٫٥٠٠ إلى الكيلو متر ١٦٢٫٢٢٥.

١٧- تعميق بوغاز السويس إلى ١٣٫٥٠ متر

وكانت المرحلة الأولى من مشروع «ناصر» قد تمت بتاريخ ٣٠ من أبريل ١٩٦١.. وأعتبارًا من هذا التاريخ سمح للسفن التى يبلغ غاطسها ٣٧ قدمًا بعبور القناة.. وكان تنفيذ هذه المرحلة قد أقتضى إزالة ٥٨ مليون متر مكعب من الرمال.. كما بلغت التكاليف ٤١ مليون جنيه.. أى ضعف المبلغ الذى أنفقته الشركة المؤممة طول ٨٧ عامًا.

وفى أول سبتمبر ١٩٦١ بدأت هيئة قناة السويس فى تنفيذ المرحلة الثانية من مشروع ناصر لتحسين القناة.. وكان هدف هذا المشروع السماح بعبور السفن التى يبلغ غاطسها ٣٨ قدمًا. استلزم تنفيذه إزالة ٥ ملايين متر مكعب من الرمال.. وبلغت تكاليفه حوالى مليون ونصف مليون من الجنيهات.. وكان من أهم ثمرات هذه المرحلة

الوصول بالغاطس إلى العمق المستهدف (٣٨ قدمًا) والذى تحقق بتاريخ ٢٩من فبراير ١٩٦٤.. وكانت هذه هى المرة الثانية التى زادت فيها الهيئة الغاطس فى خلال سبع سنوات..

وكانت شركة يابانية قد قامت بتطهير ثلث المرحلة.. بينما قامت هيئة قناة السويس بتطهير ثلثيها الباقيين..

وفى إطار عمليات التطوير.. وخلال الاحتفالات بعيد النصر الثامن يوم ٢٣ من ديسمبر ١٩٦٤ قامت هيئة قناة السويس بافتتاح ترسانة بورسعيد البحرية.. والتى كانت تعد- فى ذلك الوقت- أكبر ترسانة لبناء السفن فى الشرق الأوسط.. كما تم فى نفس الاحتفالات تدشين السفينة «أسوان» والتى تبلغ حمولتها ٦٥٠٠ طن والسفينة «الفيوم» والتى تبلغ حمولتها ٤٢٠٠.. وكان قد تم بناء هاتين السفينتين فى وقت واحد فى الحوض الجاف «ناصر».

وكانت ترسانة بورسعيد البحرية قد امتلكت منذ يونيو ١٩٦١ الحوض العائم «عيد النصر» مما أتاح لهذه الترسانة القيام بالإصلاحات العاجلة والصيانة الدورية لكافة أنواع السفن التى تعبر قناة السويس..

وبتاريخ ١٩ من يناير ١٩٦٥ قامت هيئة قناة السويس بافتتاح كوبرى الفردان الجديد.. بدلاً من الكوبرى القديم الذى تعرض للتدمير خلال العدوان الثلاثى..

وكان بناء هذا الكوبرى الجديد قد استغرق ثلاثة سنوات.. وكان طوله ٤ر٣١٧متراً وفتحته الملاحية ٥ر١٦٧ متراً.. وعرض مجراه الملاحى ١٤٨ متراً.. بدلاً من ٢١٠ متراً و٥ر١١٢ متراً و٩٦ متراً على التوالى للكوبرى القديم.. وكانت هذه الأبعاد الأكبر تسمح بعمل التحسينات اللازمة للقناة.. وكان هذا الكوبرى يفُتح آليًا فى ٧ دقائق فقط وفى ٢٩ دقيقة يدويًا- فى حالة تعطل الأجهزة الكهربائية أو انقطاع التيار الكهربائى.. وبلغت تكاليف إنشاء هذا الكوبرى مليونين من الجنيهات..

وشهد الاحتفال العاشر بذكرى تأميم قناة السويس العديد من الأعمال المهمة كان منها افتتاح مركز «شوقى خلاف» الطبى بالإسماعيلية.. وتوزيع ١٢٠ مسكنًا جديداً على العاملين بمدينة الإسماعيلية.. كما تم افتتاح المبنى الإدارى الشامل لهيئة قناة السويس «مبنى الإرشاد» بمدينة الإسماعيلية وعلى ضفاف بحيرة التمساح.. وهذا المبنى الضخم إحتوى جميع إدارة الهيئة.. بعد أن كانت متفرقة فى أماكن عديدة من المدينة.. كان معظمها مبانٍ قديمة يرجع تاريخ بنائها إلى زمن حفر قناة السويس.. وبالتالى كان لا يليق بالمكانة العالمية لهيئة قناة السويس.. ومبنى الإرشاد أضخم

المبانى ليس فى الإسماعيلية فقط ولكن فى كل منطقة القناة.. وقد تم بناؤه على مساحة ٣٥٠٠ متر مربع واحتوى على ٥٠٠ غرفة ومكون من ثلاثة عشر طابقًا.. يعلوها برج لإرشاد السفن المارة فى القناة.. وقد تم تزويد هذا المبنى منذ بنائه بأحدث الأجهزة اللاسلكية التى كانت متاحة فى منتصف ستينيات القرن الماضى.. والتى تسمح بتيسير عملية الاتصال بالسفن العابرة ومراكز متابعة حركة الملاحة على طول القناة.. ويمكن من برج الإرشاد فى المبنى مراقبة حركة الملاحة فى القناة فى الأيام جيدة الرؤية إلى القنطرة شمالاً والبحيرات المرة جنوبًا.. وارتفاع المبنى ٥٧ مترًا.. وبلغت تكاليف إنشائه حوالى ٦٠٠ ألف جنيه..

وكان هذا المبنى قد بدأ التخطيط لبنائه فى بداية عام ١٩٦٠ فى أعقاب القرار الجمهورى رقم ٢١٨٤ لسنة ١٩٥٩.. وهو القرار الذى حدد مدينة الإسماعيلية كمركز رئيسى لهيئة قناة السويس..

وبتاريخ ٢٢ من فبراير ١٩٦٧ قام المهندس مشهور أحمد مشهور، رئيس هيئة قناة السويس فى هذا الوقت، بافتتاح العمل فى مشروع تطوير وتحسين القناة.. وكان هذا المشروع يهدف عند الانتهاء من مرحلته الأولى إلى زيادة القطاع المائى للقناة من ١٨٠٠ إلى ٣٢٠٠ متر مربع.. وزيادة غاطس السفن المسموح لها بالمرور من ٣٨ إلى ٥٣ قدمًا.. وذلك حتى تتمكن ناقلات البترول العملاقة التى تصل حمولتها إلى ١٥٠ ألف طن من المرور وهى كاملة الحمولة..

كما كان هذا المشروع الضخم فى مرحلته الثانية والتى كان المقرر الانتهاء منها فى عام ١٩٧٥ يهدف إلى زيادة القطاع المائى للقناة إلى ٥٢٠٠ متر مربع فى المنطقة من بورسعيد إلى الكيلو متر ٦١و ٤٧٠٠ متر مربع من الكيلو متر ٦١ إلى السويس.. وزيادة الغاطس المسموح به للسفن العابرة من ٥٣ إلى ٦٨ قدمًا.. للسماح لناقلات البترول حتى ٢٧٠ ألف طن بالعبور بكامل حمولتها.. وقد توقف العمل فى هذا المشروع فى ٥ من يونيو ١٩٦٧ بسبب الأعمال العسكرية.

وفى أعقاب الانتهاء من الأعمال الحربية التى لا زمت العدوان الثلاثى وانسحاب القوات الأجنبية من الأراضى المصرية بدأ العمل فى تطهير قناة السويس.. ولتغطية نفقات تطهير القناة قررت الأمم المتحدة زيادة رسوم مرور السفن فى قناة السويس بنسبة ٣٪.. وقدرت هذه النفقات بمبلغ ٨ ملايين و٣٧٦ ألف دولار تقريباً.. وكانت الأمم المتحدة قد قدرت الوقت اللازم لتغطية هذه النفقات بثلاث سنوات.. وبدأ تحصيل هذا الرسم اعتباراً من ١٥ من سبتمبر ١٩٥٨.. وكانت هيئة قناة السويس قد أعلنت أيقاف تحصيل الرسم الأضافى بتاريخ ١٥من مارس ١٩٦١.. أى أنه أمكن تغطية نفقات التطهير خلال عامين ونصف فقط.. وكان هذا الإنجاز بسبب الأداء الممتاز ومنظم للأدارة المصرية للقناة.. وأيضاً لأعمال الصيانة والتحسين التى تمت خلال هذه الفترة وقبيل عودة الملاحة للقناة بعد تطهيرها من الأضرار التى أصابتها بسبب العدوان الثلاثى وبتاريخ ١٧ من مارس ١٩٥٧ أصدرت الحكومة المصرية مذكرة بخصوص الملاحة فى قناة السويس **كان نصها كالتالى:**

منذ تولت مصر بنفسها شئون قناة السويس أكدت عزمها على الإلتزام سياستها القاضية باحترام اتفاقية القسطنطينية التى عُقدت سنة ١٨٨٨، وتمكنت من إثبات مقدرتها فى إدارة الملاحة رغم الصعوبات الجمة التى أقيمت فى سبيلها حتى تسبب العدوان على مصر فى إغلاق القناة..

وبمناسبة استئناف الملاحة فى قناة السويس فإن الحكومة المصرية تعلن ما يأتى:

أولاً: ان مصر مازالت مصممة على احترام اتفاقية القسطنطينية المعقودة سنة ١٨٨٨ نصاً وروحاً..

ثانياً: سيظل نظام فرض فئات المرور بالقناة كما هو طبقًا للاتفاق الأخير بين الحكومة المصرية وشركة قناة السويس المؤممة.

ثالثًا: أن موضوع التعويضات والمطالب الناتجة عن التأميم، يحل إما بالاتفاق المباشر أو بالتحكيم.

رابعًا: تدفع رسوم مرور السفن مقدمًا باسم هيئة قناة السويس فى مصر أو فى الجهة التى تعينها الهيئة.

خامسًا: سوف تخصص هيئة قناة السويس اعتمادًا خاصًا لبرامج التحسين أو أية برامج أخرى يُقصد بها مواجهة التزايد فى حركة الملاحة بالقناة على أن يرصد لتمويل هذا الاعتماد جانب معين من رسوم المرور لا يقل عن متوسط النسبة التى كانت شركة القناة السابقة تخصصها من رسوم المرور لمثل هذه البرامج..

سادسًا: ستصدر الحكومة المصرية قريبًا بيانًا تفصيليًا عن كل ما تقدم.. وأن هذا العزم من جانب الحكومة المصرية ليدل على أنها رغم ما تعرضت له من تضحيات مريرة نتيجة العدوان عليها.. فإنها مازالت صادقة النية فى التعاون مع المجتمع الدولى لتقوم بدورها فى تحقيق ما تصبو إليه الإنسانية من سلام ورخاء..

وإن الحكومة المصرية ترجو أن تعود القناة كما كانت صلة خير وسلام بين شعوب العالم جميعًا.

تحريرا فى ١٨ من مارس سنة ١٩٥٧.

وبعد افتتاح القناة للملاحة بحوالى أسبوعين وبتاريخ ٢٤ من إبريل ١٩٥٧.. أصدرت الحكومة المصرية تصريح حول قناة السويس.. أودع فى سكرتارية الأمم المتحدة وكان نصه **كالتالى:**

تعلن جمهورية مصر.. إيضاحًا للمبادئ التى تضمنتها مذكرتها بتاريخ ١٨ من مارس سنة ١٩٥٧.. وطبقًا لاتفاقية القسطنطينية عام ١٨٨٨ وميثاق الأمم المتحدة، البيان التالى حول قناة السويس ونظام إدارتها.

١- تأكيد الاتفاقية:

تظل سياسة حكومة مصر الثابتة وهدفها الأكيد احترام نصوص اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ وروحها وما ينشأ عنها من حقوق والتزامات.. وستواصل حكومة مصر احترامها ومراعاة تطبيقها.

٢- مراعاة الاتفاقية وميثاق الأمم المتحدة:

إن حكومة مصر إذ تعيد تأكيد عزمها على احترام نصوص اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ وروحها.. وعلى العمل بميثاق الأمم المتحدة ومبادئها وأهدافها.. لموقنة أن بقية الموقعين على الاتفاقية المذكورة.. وجميع الآخرين الذين يعنيهم الأمر.. سيحدوهم نفس هذا العزم.

٣- حرية الملاحة والرسوم وتحسين القناة:

إن حكومة مصر مصممة بوجه خاص على:

(أ) تهيئة ملاحة حرة مستمرة والاحتفاظ بها لجميع الأمم فى حدود اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ ووفقًا لأحكامها.

(ب) إن رسوم المرور سيظل تحصيلها طبقًا لآخر اتفاق وهو الذى أبرم فى ٢٨ من إبريل سنة ١٩٣٦ بين حكومة مصر وشركة قناة السويس البحرية، وإذا حدثت زيادة فى الرسوم خلال اثنى عشر شهرًا فلن تتجاوز هذه الزيادة ١٪ أما أية زيادة أكثر من هذا الحد فتتم بطريق المفاوضات.. وإذا تقرر الوصول إلى اتفاق بهذه الطريقة فيلجأ إلى التحكيم..

كما هو موضح فى الفقرة السابقة (ب).

(ج) أن تصان القناة وتتطور طبقًا لمقتضيات الملاحة الحديثة.. وسيضم برنامج صيانة القناة وتطورها البرنامة الثامن والتاسع لشركة قناة السويس وما يدخل عليهما من تحسينات يرى ضرورتها.

٤- التشغيل والإدارة:

ستعمل القناة وتدار بواسطة هيئة قناة السويس المستقلة التى أنشأتها الحكومة المصرية فى ٢٦ من يوليو عام ١٩٥٦.. وتنظر الحكومة المصرية فى ثقة إلى مزيد من تعاون دول العالم لجعل قناة السويس أكثر فائدة.. ولتحقيق هذا الغرض ترحب الحكومة المصرية وتشجع التعاون بين هيئة قناة السويس وممثلى الملاحة والتجارة..

٥- النظام المالى:

(أ) تدفع الرسوم مقدمًا لحساب هيئة قناة السويس فى أى بنك ترخص له الهيئة فى ذلك وقد رخصت الهيئة للبنك الأهلى المصرى فى القيام بهذه المهمة.. ويجرى الآن مباحثات بين الهيئة وبنك التسويات الدولية بشأن قبوله الرسوم لحسابها..

(ب) تدفع هيئة قناة السويس لحكومة مصر ٥٪ من مجموع الإيرادات كلها كأتاوة.

(ج) تقوم هيئة قناة السويس بتكوين رأس مال للقناة وصندوق لتحسينها يودع فيه ٢٥٪ من مجموع الإيرادات. وسيضمن هذا الصندوق أن يكون تحت تصرف هيئة قناة السويس موارد كافية لمواجهة حاجات التحسين والمصروفات الرأسمالية التى تحتاج إليها الهيئة للاضطلاع بالمسئوليات التى أخذتها على عاتقها واعتزمت القيام بها كاملة.

٦- لائحة القناة:

إن القواعد التى تحكم القناة بما فيها من تفصيلات إدارتها قد جمعت فى لائحة القناة، التى هى قانون القناة.. وسيتم الإخطار اللازم من أى تغيير يحدث يتضمنها هذا التصريح ويكون موضوع اعتراض أو شكوى لهذا السبب سيسوى حسب الإجراءات المنصوص عليها فى الفقرة السابقة (ب).

٧- التفرقة فى المعاملة والشكاوى المتعلقة بلائحة القناة:

(أ) عملاً بالمبادئ التى نصت عليها اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ لا تستطيع هيئة قناة السويس طبقًا لقانونها أن تمنح بأية حالة أية سفينة أو شركة أو جماعة أى امتياز أو رعاية لا تمنح للسفن أو الشركات أو الجماعات الأخرى فى الظروف ذاتها.

(ب) الشكاوى من التفرقة فى المعاملة أو مخالفة اللائحة يقدمها الطرف الشاكى إلى هيئة قناة السويس، وفى حالة عدم الوصول إلى حل للشكوى باتباع هذه الطريقة.. يمكن عرض المسألة حسب رغبة الطرف الشاكى وعضو تعينة الهيئة وعضو ثالث يختاره الاثنان.. وفى حالة عدم الاتفاق على العضو الثالث.. يقوم رئيس محكمة العدل الدولية باختيار هذا العضو بناء على طلب أى من الطرفين..

(ج) تصدر قرارات محكمة التحكيم بأغلبية أعضائها وتكون القرارات ملزمة للأطراف عند صدورها ويجب تنفيذها بحسن نية.

(د) تدرس الحكومة المصرية ما يتبع من نظم أخرى مناسبة لمعرفة الحقائق والتشاور وكذلك للتحكيم فى الشكاوى الخاصة بلائحة القناة..

٨- التعويضات والمطالب:

فى حالة عدم الوصول إلى اتفاق بين الأطراف المعنية.. تعرض مسألة التعويضات والمطالب المتصلة بتأميم شركة قناة السويس البحرية للتحكيم طبقًا للعرف الدولى المتبع.

٩- المنازعات والخلافات الناشئة عن الاتفاقية وهذا التصريح:

(أ) المنازعات والخلافات التى تنشأ بخصوص اتفاقية القسطنطينية لعام ١٨٨٨ أو هذا التصريح تسوى طبقًا لميثاق الأمم المتحدة.

(ب) الخلافات التى تنشأ بين الأطراف حول تفسير أو تطبيق نصوص اتفاقية سنة ١٨٨٨ تعرض على محكمة العدل الدولية إذا لم تحل بطريق آخر.. وسوف تتخذ الحكومة المصرية الخطوات اللازمة لقبول الولاية الجبرية لمحكمة العدل الدولية طبقًا لأحكام المادة ٣٦ من نظام هذه المحكمة..

١٠- التكييف القانونى لهذا التصريح:

تصدر حكومة مصر هذا التصريح الذى يؤكد من جديد اتفاقية القسطنطينية لسنة ١٨٨٨ كما يطابقها نصًا وروحًا.. كتعبير عن رغبتها وعزمها على أن تجعل من قناة السويس ممرًا مائيًا صالحًا ووافيًا.. يربط شعوب العالم ويخدم قضية السلام والرخاء..

هذا التصريح بما يحوى من التزامات وثيقة دولية أودعت سكرتارية الأمم المتحدة وسجلت لديها..

ومن الاتفاقات الدولية المهمة التى أبرمت حول قناة السويس اتفاقية الأسس الموقعة فى العاصمة الإيطالية روما بتاريخ ٢٩ من أبريل ١٩٥٨.. وقد تم الانتهاء من هذه الاتفاقية بعد مفاوضات بين ممثلى الحكومة المصرية.. ممثلو أصحاب صكوك شركة السويس المالية وهم أصحاب الأسهم وحصص التأسيس وأصحاب الحصص المدنية فى شركة قناة السويس المؤممة.. وكانت حول التعويضات التى تدفعها الحكومة المصرية لهم.. والالتزامات الواقعة على كلا الطرفين.. وتم التوقيع على الأسس التالية:

١- تدفع حكومة الجمهورية العربية المتحدة مبلغًا يعادل ٢٨٫٣ مليونًا من الجنيهات المصرية (ثمانية وعشرين مليونًا وثلاثمائة ألف من الجنيهات المصرية) وتترك الأموال الموجودة فى الخارج لأصحاب الصكوك وذلك للوفاء وفاء كاملاً نهائيًا بالتعويض المستحق لحاملى الأسهم وحصص التأسيس نتيجة لقانون التأميم رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ والوفاء وفاء كاملاً بمطالبات أصحاب الحصص المدنية.

٢- وفى مقابل ما تقدم يقبل أصحاب الصكوك تحمل المسئولية عن جميع الألتزامات القائمة خارج مصر فى ٢٦ من يوليو سنة ١٩٥٦ بما فى ذلك المسئولية عن الوفاء بالسندات القائمة (أصلاً وفائدة) وبالمعاشات وفقًا لأحكام البند رقم ٤ (ب) الواردة فيما بعد..

٣- تستمر حكومة الجمهورية العربية المتحدة فى تحمل المسئولية عن جميع الالتزامات القائمة فى مصر فى ٢٦ من يوليو سنة ١٩٥٦ بما فى ذلك المسئولية عن المعاشات وفقًا لأحكام البند رقم ٤ (أ) الوارد فيما بعد.

٤- (أ) تتحمل حكومة الجمهورية العربية المتحدة المسئولية عن المعاشات على الوجه الآتى:

أولاً: المعاشات التى كانت مقررة فعلاً فى ٢٦ من يوليو سنة ١٩٥٦ والتى تؤديها مصر لمستحقين مقيمين فى مصر فى تاريخ توقيع اتفاقية الأسس الحالية..

ثانيًا: أ- المعاشات المستحقة للمستخدمين والعمال اللذين كانوا فى الخدمة فى ٢٦ من يوليو سنة ١٩٥٦ واللذين مازالوا فى خدمة هيئة قناة السويس أو الذين بعد أن استمروا فى خدمة هذه الهيئة أعتزلوا الخدمة بعد هذا التاريخ ورتبت معاشاتهم وفقًا للوائح النظامية الخاصة بالمعاشات.

ب - ويتحمل أصحاب الصكوك المسئولية عن جميع المعاشات الأخرى تلك التى تقدم العرض عليها فى الفقرة (أ) المتقدم ذكرها.

ج- ويقدم كل من طرفى اتفاقية الأسس هذه التسهيلات لإعداد قوائم بمستحقى المعاشات الذين يدخلون فى الأقسام المختلفة المنصوص عليها فى هذا البند الرابع حتى يمكن تحديد المسئولية عن أداء المعاش لكل مستحق تحديدًا سليمًا.

د- يؤدى أصحاب الصكوك لحكومة الجمهورية العربية المتحدة القيمة الرأسمالية للمعاشات التى تدفع إلى من بقوا فى خدمة الهيئة بعد ٢٦ من يوليو سنة ١٩٥٦ واعتزلوا الخدمة ورتب معاشهم بعد هذا التاريخ وفقًا للوائح النظامية الخاصة بالمعاشات ولكنهم كفوا عن الإقامة فى مصر قبل تاريخ توقيع اتفاقية الأسس هذه ولم يكونوا يقبضون فى تاريخ التوقيع على اتفاقية الأسس هذه معاشاتهم من أصحاب الصكوك..

(هـ) ولا يكون لأى تغيير لاحق فى موطن المستحق بعد تاريخ التوقيع على اتفاقية الأسس هذه أثر فى المسئولية عن المعاشات.

٥- يتم الوفاء المنصوص عليه فى البند رقم ١ على الوجه الآتى:

(أ) دفعة أولى مقدارها ٣ر٥ مليون جنيه مصرى (خمسة ملايين وثلاثمائة ألف من الجنيهات المصرية) وذلك عن طريق أحتفاظ أصحاب الصكوك برسوم المرور التى حصلوها فى باريس ولندن منذ ٢٦ من يوليو ١٩٥٦.

(ب) والباقى على الوجه الآتى:

١ من يناير سنة ١٩٥٩- ٤ مليون (أربعة ملايين من الجنيهات المصرية)
١ من يناير سنة ١٩٦٠ - ٤ مليون (أربعة ملايين من الجنيهات المصرية)
١ من يناير سنة ١٩٦١- ٤ مليون (أربعة ملايين من الجنيهات المصرية)
١ من يناير سنة ١٩٦٢ - ٤ مليون (أربعة ملايين من الجنيهات المصرية)
١ من يناير سنة ١٩٦٣ - ٤ مليون (أربعة ملايين من الجنيهات المصرية)
١ من يناير سنة ١٩٦٤- ٣ مليون (ثلاثة ملايين- من الجنيهات المصرية)

٦- ولا تحتسب فوائد على الأقساط المنصوص عليها فى البند رقم ٥ محتسبة

على أساس تثبيت سعر الدولار الأمريكى بمقدار ٢٫٨٧٥٥٧٦ فى مقابل الجنية المصرى الواحد، ويدفع ٤٠٪ على الأقل من كل قسط نقدى بالجنيهات الإسترلينية..

٧- (أ) إذا قبلت حكومة المملكة المتحدة أن تفرح إفراجًا خاصًا عن قدر من حساب مصر الأسترلينى رقم ٢ وخصصت ذلك لأغراض الوفاء مقدمًا بدفعات من الأقساط المنصوص عليها فى البند رقم (٥) ب تؤدى حكومة الجمهورية العربية المتحدة المبالغ التى يفرج عنها على هذا الوجه فورًا للوفاء مقدمًا بالقسطين اللذين يستحقان بعد تاريخ الإفراج وفقًا لنص البند رقم (٥) ب..

(ب) وفى حالة إفراج حكومة المملكة المتحدة عن حساب مصر الإسترلينى رقم (٢) بأسره تؤدى حكومة الجمهورية العربية المتحدة فورًا مما يتم الإفراج عنه على هذا الوجه المبالغ اللازم للوفاء مقدمًا بالقسطين الذين يستحقان بعد ذلك من الأقساط المنصوص عليها فى البند رقم (٥) ب

(ج) وإذا تم الأفراج على وجه من الوجهين المنصوص عليهما فى الفقرتين (أ) و (ب) المتقدمين قبل تاريخ تنفيذ الاتفاق النهائى المنصوص عليه فى البند رقم ٩ الوارد نصه فيما بعد ترفع المبالغ اللازمة فورًا فى تاريخ التنفيذ..

٨- يكون إبرام الاتفاق النهائى المنصوص عليه فى البند رقم ٩ وتنفيذه على وجه يكفل فعلاً أن تباشر الحقوق وتتحمل المسئوليات المقررة لأصحاب الصكوك فى ظل اتفاقية الأسس الحالية هيئة يرتضيها الطرفان من حيث نيابتها نيابة صحيحة عن جميع أصحاب الصكوك وتمتعها بالأهلية اللازمة للتخالص مع حكومة الجمهورية العربية المتحدة تخالصًا كاملاً نهائيًا..

٩- نظرًا لأن اتفاقية الأسس الحالية قد تم التفاوض فيها فى ظل المساعى الحميدة التى بذلها البنك الدولى للإنشاء والتعمير وقد قبل البنك صفات الموقعين فيما بعد فى حدود أغراض إبرام اتفاقية الأسس هذه.. فقد طلب الطرفان إلى هذا البنك أن يواصل مساعيه الحميدة إلى أن يتم إبرام اتفاق نهائى وإعداد ما يوافقه من وثائق تنفيذًا لإتفاقية الأسس هذه.. كما طلبا إليه أن يكون وكيلاً ماليًا لقنص وأداء الأموال المنصوص عليها فى البنود رقم ٤ (د) و ٥ (ب) و٧ المتقدم ذكرها..

حرر من عدة نسخ فى روما فى التاسع والعشرين من شهر إبريل سنة ١٩٥٨ بحضور أحد نواب رئيس البنك الدولى للإنشاء والتعمير.. نسخة تحتفظ بها حكومة الجمهورية العربية المتحدة ونسخة يحتفظ بها ممثلو صكوك السويس ونسخة تودع فى محفوظات البنك الدولى.

عن　　　　　　　　　　　　　　عن
حكومة الجمهورية العربية المتحدة　　　　ممثل أصحاب الصكوك السويس المالية

شهد بذلك نائب رئيس البنك الدولى للإنشاء والتعمير.

وبتاريخ ١٤ من يونيو سنة ١٩٥٨ صدر القرار الجمهورى رقم ٦٣ لسنة ١٩٥٨ والخاص بتنفيذ اتفاقية الأسس المعقودة فى ٢٩ من إبريل سنة ١٩٥٨ فى شأن التعويضات المترتبة على تأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وجاء نصه كالتالى:

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الدستور المؤقت وعلى القانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية المعدل بالقانون رقم ١٤٦ لسنة ١٩٥٧،

وعلى التصريح الصادر من الحكومة المصرية فى ٥ من إبريل سنة ١٩٥٧

والمودع لدى سكرتير عام الأمم المتحدة فى ٢٤ من إبريل سنة ١٩٥٧

وعلى أتفاقية الأسس المرافقة والمؤرخة فى ٢٩ من إبريل سنة ١٩٥٨ وعلى ما ارتاه مجلس الدولة قرر القانون الآتى:

(مادة ١)

مع عدم الإخلال بأغراض القانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ المشار إليه وتنفيذًا لنص الفقرة (٨) من التصريح الصادر من الحكومة المصرية المتقدم ذكره تتبع فى تنفيذ اتفاقية الأسس المرافقة الأحكام الآتية:

(مادة ٢)

ابتداء من ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٦ لا يكون للشركة العالمية لقناة السويس البحرية (شركة مساهمة مصرية) المؤممة بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ الشخصية الاعتبارية إلا بالقدر اللازم لتحقيق الأغراض الآتية:

(أ) ابرام الأتفاقات الخاصة بالتعويضات المترتبة على التأميم وتنفيذ هذه الاتفاقات.

(ب) حراسة الأموال التى ينص الأتفاق النهائى المشار إليه فى اتفاقية الأسس المرافقة على تركها لمستحقى التعويضات واستثمارها ولحساب ذوى الشأن فيها إلى أن يتخذ فى شأنها قرارًا وفقًا للأتفاق النهائى.

(ج) اتخاذ الإجراءات اللازمة لتمتعها بالشخصية الاعتبارية فى ظل أى قانون أجنبى تبيح أحكامه ذلك وفى حدود الأغراض التى تقررها وذلك بعد تعديل نظامها

على الوجه الذى يتفق مع أحكام القانون رقم ٢٨٥ وبوجه خاص فيما يتعلق باستبعاد كل ما يتصل بقناة السويس البحرية من هذا النظام.

(مادة٣)

تكون القرارات التى تتخذها الجمعية العمومية فى حدود الأغراض المنصوص عليها فى المادة السابقة نافذة دون حاجة إلى تصديق حكومة الجمهورية العربية المتحدة متى كانت الدعوة إلى الاجتماع والمداولات قد استوفت الشرائط المنصوص عليها فى النظام الموافق للفرمان الصادر فى يناير سنة ١٨٥٦ والتعديلات الطارئة عليه.

(مادة ٤)

تنفيذًا للفقرة (أ) من المادة الثانية فى هذا القانون تنيب الجمعية العمومية للشركة المؤممة المنعقدة وفقًا للمادة الثالثة شخصًا أو أكثر لإبرام الاتفاقات المشار إليها.

(مادة ٥)

١- ابتداء من تاريخ إبرام الاتفاق النهائى المنفذ لاتفاقية الأسس المرافقة تبرأ ذمة الحكومة نهائيًا ودون أى رجوع من ذوى الشأن لأى سبب كان من الالتزامات الآتية:

أولاً: الالتزام بتعويض أصحاب الأسهم وأصحاب حصص التأسيس فى الشركة المؤممة وفقًا لأحكام القانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦.

ثانيًا: الالتزام بتعويض الحصص المدنية المشار إليهم فى اتفاقية الأسس المرفقة.

ثالثًا: التزامات الشركة المؤممة التى تعهد مستحقو التعويض بالوفاء بها على الوجه المقرر فى اتفاقية الأسس المرافقة وبوجه خاص الالتزام بالوفاء بالسندات والمعاشات المنصوص عليها فى هذه الأتفاقية.

٢- وتؤول إلى مستحقى التعويض ابتداء من التاريخ المنصوص عليه فى الفقرة السابقة الأموال الخارجية التى يقرر الأتفاق النهائى تركها لهم فى مقابل التعويض. أما الأقساط النقدية التى التزمت الحكومة بأدائها كجزء من هذا المقابل فيتم الوفاء بها فى الآجال وبالشروط التى ينص عليها ذلك الأتفاق.

(مادة ٦)

تصدر هيئة قناة السويس إلى حائزى الأموال المنصوص عليها فى الفقرة الثانية من المادة السابقة الأوامر اللازمة لرفع الإعتراضات الصادرة منها فى شأن تلك الأموال بمجرد إبرام الاتفاق النهائى.

(مادة ٧)

لا تسمع أمام المحاكم والهيئات القضائية بجميع أنواعها أية دعوى ترفع على الحكومة من الشركة المؤممة أو مساهميها أو أصحاب حصص التأسيس فيها أو أصحاب الحصص المدنية أو أصحاب الديون التى التزم مستحقو التعويض بالوفاء بها على الوجه السابق بيانه فى المادة (٥) أو من أى شخص طبيعى أو اعتبارى حل محل الشركة المؤممة فى كل أو بعض حقوقها والتزاماتها أو حلت محل مستحقى التعويض جميعًا أو فريق منهم فى كل أو بعض حقوقها والتزاماتها أو حلت محل مستحقى التعويض جميعًا أو فريق منهم فى كل أو بعض حقوقهم والتزاماتهم سواء أكان محلها المطالبة بتعويض أو ضمان أو مترتب عليه وسواء أكانت الدعوى أصلية أم عارضة وسواء أكانت الدعوة فى صورة طلب أم دفع..

ويسرى حكم الفقرة المتقدمة على أية دعوى من قبيل ما ذكر فيها تكون قائمة وقت صدور هذا القانون .

(مادة ٨)

فى تطبيق أحكام القانون يقصد بمستحقى التعويضات الشخص الاعتبارى الذى يعين بهذه الصفة فى الاتفاق النهائى.

(مادة ٩)

ينشر هذا القانون فى الجريدة الرسمية ويعمل به من تاريخ نشره.. صدر برئاسة الجمهورية فى ٢٦ ذو القعدة سنة ١٣٧٧ (١٤ يونيو سنة ١٩٥٨).

جمال عبد الناصر

شهد يوم الاثنين الخامس من يونيو ١٩٦٧ بداية العدوان الإسرائيلى على مصر.. ولم تكن هناك أى مؤشرات لحدوث الحرب.. لذلك أدى توقف الملاحة المفاجئ فى قناة السويس إلى احتجاز ١٥ سفينة كانت تمر فى وقت الهجوم فى المجرى الملاحى وكانت جنسيات هذه السفن كالتالى:

٤ سفن بريطانية
٢ سفينة أمريكية
٢ سفينة سويدية
٢ سفينة بولندية
٢ سفينة ألمانية غربية
١ سفينة فرنسية
١سفينة بلغارية
١ سفينة تشيكوسلوفاكية

وكانت جميع هذه السفن ضمن قافلة الجنوب المتجهة من السويس إلى بورسعيد..

وفى يوم الجمعة ٩ يونيو ١٩٦٧ تم تعيين رئيس هيئة قناة السويس المهندس مشهور أحمد مشهور– والذى كان يشغل منصب أمين الاتحاد الأشتراكى – قائداً للمقاومة الشعبية..

وبتاريخ ١٤ سبتمبر ١٩٦٧ حضرت بعثة دولية برئاسة الفيلسوف البريطانى العالمى «برتراند راسل» ومكثت فى منطقة القناة ثلاثة أيام زارت خلالها مدن القناة الثلاثة.. وأسمعت إلى الأطباء والمرضة الذين شاركوا فى أستقبال المنسحبين من سيناء .. كذلك أستمعت اللجنة لأقوال قبطان الباخرة البولندية «چاكرتا» التى

شاركت فى عمليات إنقاذ لجنود عائدين من سيناء خلال أيام المعركة وبعدها.. ثم أطلعت البعثة على دفتر أحوال السفينة المحتجزة فى البحيرات المرة.. كما التقت بمبارك رفاعى محافظ الإسماعيلية واطلعت أيضًا على صور الاصابات بين المدنيين فى القصف الإسرائيلى لمدينتى الإسماعيلية والقنطرة يومى ١٤، ١٥ يوليو ١٩٦٧..

وخلال جلسة دامت ساعتين شرح المهندس مشهور أحمد مشهور للبعثة آثار العدوان الإسرائيلى فى منطقة القناة وعلى القناة نفسها..

وبتاريخ ٢٧ سبتمبر ١٩٦٧ صدر قرار التهجير الأجبارى لسكان منطقة القناة سواء فى المدن أو القرى وذلك حتى مسافة ٢٥ كيلو متر غرب قناة السويس..

وقد شمل هذا القرار هيئة قناة السويس.. حيث تم نقل ٩٨٪ من الأجهزة والمعدات والعاملين.. ولم يبقى سوى أعداد صغيرة جدًا من العاملين فى وحدات الأمداد بمياه الشرب- التابعة للهيئة - واللازمة لحاجات القوات المسلحة والمقاومة الشعبية.. كذلك سُمح للمتطوعين فى المقاومة الشعبية والدفاع المدنى من عمال الهيئة بالأقامة الدائمة فى منطقة القناة..

وكانت أجهزة هيئة قناة السويس وشركاتها قد تم تهجيرها إلى القاهرة والإسكندرية والشرقية ودمياط.. واستطاع رجال القناة باقتدار وتفانى نقل المعدات والأجهزة والوحدات العائمة من القاطرات واللنشات والحفارات والكراكات إلى داخل البلاد.. حيث نقلت هذه الوحدات إلى ترسانة امبابة فى القاهرة وترسانة الإسكندرية.. بينما تم توزيع الشركات التابعة لهيئة السويس على القاهرة والإسكندرية ودمياط والشرقية..

وسمحت الهيئة للعاملين بها الراغبين فى السفر للخارج للعمل الحصول على إجازات وكان منهم المرشدين والقباطنة والمهندسين وكافة التخصصات الأخرى..

وكانت الدول صاحبة السفن المحتجزة فى قناة السويس قد طلبت من الحكومة المصرية عمل الدراسات الفنية اللازمة لأخراج هذه السفن من القناة.

وبتاريخ ٢٠ يناير ١٩٦٨ أخبرت الحكومة المصرية الممثل الخاص للسكرتير العام للأمم المتحدة أن هيئة قناة السويس أتمت بنجاح مسح قاع القناة السويس رغم وجود القوات الإسرائيلية على الضفة الشرقية للقناة..

وقامت أجهزة الأمم المتحدة بإبلاغ اسرائيل بهذه النتائج.. وطلبت الموافقة على إخراج السفن المحتجزة.. وكان الرد الإسرائيلى بالرفض وأكدت أنها سوف تمنع رجال قناة السويس من عمل اى شىء يؤدى إلى قيام مصر بإخراج السفن ولكن مصر تجاهلت

التهديدات الإسرائيلية.. حيث صدرت التعليمات إلى أجهزة قناة السويس بالإستعداد لاجراء الاختبارات اللازمة على قاع قناة السويس لإخراج هذه السفن المحتجزة..

وحول محاولة إخراج السفن المحتجزة يوم ٣٠ يناير ١٩٦٧ يكتب شاهد العيان الصحفى «فتحى رزق» ليقول:

«فى وسط ظروف جوية سيئة ودرجة برودة منخفضة جداً.. وقفت على الضفة الغربية لبحيرة التمساح.. أتابع الاستعدادات الجارية للنزول إلى مياه القناة رسمياً لأول مرة منذ حرب يونيو ١٩٦٧.. كان التوتر يسود المنطقة بالفعل.. وكان الإحساس بالتوتر يشعر به فريق العمل المكلف بعمليات المسح ورجال الصحافة.. وحتى رجال هيئة الرقابة الدولية.. خاصة أن المعلومات بدأت تتجمع.. وتؤكد أن القوات الإسرائيلية بدأت تتحرك بغدر على الضفة الشرقية وأنها تستعد لعمل ما..

وعند منتصف السادسة صباحاً.. كانت أجهزة هيئة قناة السويس تستعد لإخراج القافلة الفنية المكونة من اللنش «هدهد» والقاطرات «سمير وجرئ وقنبر» من بحيرة التمساح إلى مجرى القناة نحو الشمال.. حيث تبدأ المرحلة الثانية لمسح قاع القناة تمهيداً لإخراج السفن المحتجزة..

وعند الساعة السابعة و٢٥ دقيقة تحركت القافلة بنفس التشكيل المحدد لها من قبل.. اللنش «سمير» فى المقدمة ويبعد حوالى ٥٠٠ متر عن بقية قطع القافلة.. ومهمته اكتشاف الطريق أمامها بالعين المجردة وحمايتها خشية وجود ألغام بحرية تكون إسرائيل قد ألقتها.. ثم اللنش «هدهد» وهو عبارة عن زورق كبير مزود بماكينات مترية.. وبه الجهاز الذى يقيس الأعمال بالموجات الصوتية.. ومن خلف اللنش «هدهد» وعلى بعد ٢٠٠ متر تقريباً.. قامت القاطرتان «قنبر» و«جرى» .. وكانتا تنطلقان متوازيتين وبينهما مسافة ٦٠ متراً فى عرض المجرى الملاحى للقناة.. وكانت السلسلة الحديدية التى تتم بواسطتها عملية المسح والاستكشافات قد بدأ إنزالها إلى قاع القناة وكل طرف من طرفيها مربوط بمؤخرة إحدى القاطرتين.. وجلس الغاطسون المصريون الشبان فوق القاطرتين.. وقد ارتدوا ثياب الغطس أستعداداً للنزول إلى الماء بمجرد صدور الأوامر إليهم.. وكان مع الفنيين المهندس «زكريا الصدر» مدير التحركات والمهندس «محمد عبد السلام» نائب مدير الإدارة الهندسية والمهندس «شلبى بركات» رئيس قسم الكراكات..

وخرجت القافلة من بحيرة التمساح بينما وقف الميجور برولين أحد المراقبين بهيئة الرقابة الدولية يراقب خط سير القافلة حتى دخلت مجرى قطاع القناة الشمالى تجاه بورسعيد..

وتقدمت القافلة لمسافة كيلو مترين.. وعند الكيلو ٧٦ أطلقت القوات الإسرائيلية النار على القاطرة «قنبر». واضطر قبطان القاطرة «فاروق جودة» إلى الاتصال بالمهندس «مشهور أحمد مشهور» رئيس هيئة القناة الذى أصدر أوامره بإعادة القافلة.

وقد سجلت هيئة الرقابة الدولية ما حدث فى القناة.. ثم جرت اتصالات بين المهندس «مشهور» و«صلاح جوهر» وكيل وزارة الخارجية لبحث الموقف..

وعادت القافلة إلى الشاطئ الغربى لبحيرة التمساح.. وهدأ كل شىء مرة أخرى.. وفى الاتصالات المكثفة بين الإسماعيلية والقاهرة.. طلبت المهندس مشهور من المكان الذى مازلت أقف فيه عند بحيرة التمساح.. وسألته عن الموقف بعد ما حدث.. فطلب منى الحضور إلى غرفة عمليات القناة فوراً.. وأسرعت إلى هناك وعرفت منه تفاصيل الاتصالات الدائرة حول ما حدث..

غير أن رئيس الهيئة ابتسم.. وقال لى بهدوء شديد: لو كنت مكانك لذهبت فى هذه اللحظة إلى المخبأ.. فالموقف لا يتحمل الآن مناقشة الأتصالات.. ومازلنا فى بداية النهار.. وتركنى بسرعة لاجتماع عاجل فى حجرة ملحقة بغرفة العمليات.. ولم أقتنع بنصيحة رئيس هيئة القناة.. ذهبت مرة أخرى إلى شاطئ التمساح.. وهناك وجدت أن التعليمات صدرت مرة أخرى لإعداد قافلة مسح قناة السويس.. لكى تبدأ العمل فى الحادية عشرة.. نظرت فى ساعتى فوجدتها تشير إلى العاشرة و٥٠ دقيقة.. ورأيت على الضفة الأخرى للقناة عدداً من جنود وضباط الجيش الإسرائيلى يقفون بلا اهتمام على شاطئ القناة الشرقى .. وكأنهم لا يصدقون أن المصريين سيحاولون مرة أخرى النزول إلى قناة السويس بعد إطلاق النار على لنشات هيئة القناة..

وفى تمام الحادية عشرة صباحاً.. خرجت القافلة إلى مياه البحيرة متجهة إلى شمال القناة.. وهنا أبلغنى أحد القادة العسكريين بضرورة الاحتماء وعدم الوقوف على الشاطئ.. فالموقف سينفجر بعد لحظات.. وفى نفس اللحظة أطلقت القوات الإسرائيلية نيران الرشاشات على لنشات قناة السويس.. فأصابت لنش القيادة الذى يقود القافلة.. وفجأة وجدت من يجذبنى بعيداً عن الشاطئ بقوة.. بينما اهتزت الأرض من حولى بعنف.. فقد ردت القوات المصرية على الاعتداء الإسرائيلى.. ليس بالرشاشات.. وإنما بكل أنواع المدفعية..»

وإلى هنا وتنتهى شهادة الصحفى الراحل «فتحى رزق».. والتى أوضحت كيف أن القوات الإسرائيلية منعت العمليات الفنية التى حاولت هيئة قناة السويس القيام بها تمهيداً لإخراج السفن المحتجزة.. وفى أعقاب ذلك قررت الحكومة المصرية وقف

العمل فى إخراج هذه السفن حتى انتهاء الاحتلال الإسرائيلى لسيناء.. وعودة الملاحة الطبيعية لقناة السويس..

وعلى الرغم من تهجير شبه كامل لهيئة قناة السويس من منطقة القناة إلا أنها استطاعت تكييف نشاطها بما يتلاءم وظروف إغلاق القناة ونقل الإدارات المختلفة إلى ضاحية مدينة نصر بالعاصمة المصرية..

فالمجموعات التى بقيت فى منطقة القناة استمرت فى تأدية رسالتها على أكمل وجه.. حيث استمروا فى القيام بواجبهم جنبًا إلى جنب مع رجال القوات المسلحة على الجبهة.. وذلك للمحافظة على منشآت هيئة قناة السويس ومعداتها وتشغيل محطات المياه وصيانتها وصيانة الشبكات أيضًا.. والعمل فى محاجر عتاقة والتعاون مع القوات المسلحة والهيئات الحكومية فى منطقة القناة..

وفى مناطق التهجير وضعت هيئة قناة السويس إمكانياتها وخبراتها فى شتى المجالات فى خدمة مصر والدول العربية والصديقة سواء فى تصميم وبناء وتعميق الموانئ وأيضًا بناء السفن والكراكات والقاطرات والأوناش.. أو فى القيام بأعمال مدينة وتركيب المصانع والمشروعات الكهربائية والميكانيكية والإنشاءات البترولية بحرًا وبرًا.. وكذلك القيام بالبحوث والدراسات لحماية الشواطئ المصرية هذا فضلاً عن الخدمات البحرية وتقديم الخبرات للدول العربية والأفريقية فى عمليات التطهير والإرشاد والقطر والإنقاذ.. وإجراء دراسات متواصلة لمشروعات تطهير القناة لتنفيذها بعد إزالة آثار العدوان..

وقبيل حرب أكتوبر ١٩٧٣ بشهور قليلة وبالتحديد يوم ٦ يوليو ١٩٧٣ أناب الرئيس محمد أنور السادات الدكتور محمد عبد القادر حاتم نائب رئيس الوزراء فى تدشين السفينة «العامرية» وعلى الكراكة «مينا» وذلك بترسانة هيئة قناة السويس بمقرها المؤقت فى ميناء الإسكندرية..

والسفينة «العامرية» كانت السفينة العاشرة من مجموعة السفن التى بنتها هيئة قناة السويس لحساب الشركة المصرية للملاحة البحرية.. وتبلغ حمولتها الكلية ٤٢٥٠ طنًا وطولها ١١٠ أمتار وعرضها ٦٠ر١٤ متر وغاطسها ٢٦ر٦ متر وقدرتها ٣٢٢٠ حصانا وسرعتها ٥ر١٤ عقدة فى الساعة.. أما الكراكة «مينا» فيبلغ طولها ٥٨ مترًا وعرضها ١٢ مترًا وقدرة الماكينة الرئيسية ١٢٠٠ حصان.. وكانت أولى الكراكات بقواديس التى تقوم هيئة قناة السويس ببنائها.. وهى من أقوى الكراكات من فئتها فى العالم.

القناة تجتاز السنوات السبع العجاف

بعد عشرة أيام من بداية حرب أكتوبر المجيدة.. وقف الرئيس محمد أنور السادات أمام مجلس الشعب.. ليؤكد أن مصر التى استردت قناة السويس بالحرب.. سوف تعود كما كانت فى خدمة العالم..

وبعد ذلك الخطاب أصدر الرئيس السادات قرارة إلى أجهزة هيئة قناة السويس.. لتبدأ استعداداتها للعمل فى تطهير القناة من المواد المتفرجة الناجمة عن العمليات العسكرية..

وكما فاجئ الرئيس السادات العالم يوم ١٦ أكتوبر ١٩٧٣ بحديثه حول قناة السويس فى أتون المعركة.. عاد ليفاجئ العالم مرة أخرى يوم ٢٩ مارس ١٩٧٥ بقرار إعادة فتح قناة السويس أمام الملاحة العالمية..

وكانت البداية الحقيقية لتطهير قناة السويس قد بدأت يوم ٢٠ مارس ١٩٧٤ عندما قام رجال هيئة قناة السويس والبحرية المصرية لاختيار أنسب الطرق لرفع الكتل الخرسانية الضخمة التى كانت تسد القناة فى منطقة الدفرسوار بفعل السد الذى أقامته القوات الإسرائيلية فى هذه المنطقة خلال أحداث الثغرة.

وفى يوم ٣١ مارس ١٩٧٤ بدأ أول تعامل مع هذا السد بعمل فتحة طولها ٧٠ مترًا بعمق ٥ أمتار تحت سطح الماء..

وفى هذه الأثناء تلقت هيئة قناة السويس عروضًا عديدة من شركات عالمية لإزالة سد الدفرسوار.. وكان أقل عرض من هذه العروض بمبلغ ٤ ملايين جنيه إسترلينى.. وأمام المبالغ الضخمة المطلوبة قرر رجال القناة القيام بأنفسهم وبالإمكانيات البسيطة المتوفرة بإزالة هذا السد..

وعمل الرجال بجد وإصرار وتفان.. ليتم إزالة السد الخرسانى فى أكتوبر ١٩٧٤ بتكاليف ٢٣٨ ألف جنيه.. فى حين قامت الهيئة ببيع قطع الخردة التى تم انتشالها

من جسم السد بمبلغ ١٠٠ ألف جنيه.. لتكون التكاليف النهائية لإزالة السد ١٣٨ ألف جنيه..

وبتاريخ ٢١ ديسمبر عام ١٩٧٤ بدأت عمليات تطهير القناة من العوائق والمتفجرات.. حيث وصلت حاملة الطائرات الهليكوبتر الأمريكية (أيوچيما) وعلى ظهرها عدة مجموعات من الخبراء والغطاسين وأجهزة الكشف عن الألغام..

بينما تم اختيار أعضاء اللجنة العليا للتطهير برئاسة المهندس قاسم سلطان وهو أحد خبراء هيئة قناة السويس.. وعضوية كل من المهندس على محمود كمسئول عن عمليات انتشال العوائق.. والمهندس على شلبى كمسئول عن تنفيذ إزالة سد الدفرسوار.. وتم تعيين اللواء بحرى أحمد فؤاد حسن ممثلاً عن القوات البحرية المصرية.. أضافة إلى ممثلى سلاح المهندسين المصرى وقادة مجموعات العمل الأجنبية.. كما انضم إلى اللجنة ٥ مرشدين من هيئة قناة السويس هم:

١- كمال حمزة

٢- محد البحار

٣- حسين صدقى

٤- نجيب بولس

٥- مصطفى هاشم

وتم إطلاق اسم «نجم قمر السحاب» على عملية التطهير.. وبدأت مجموعات العمل الثمانية العملية الكبرى.. وكانت مكونة من مجموعة أمريكية.. وأخرى بريطانية وثالثة فرنسية.. ومجموعة للهليكوبتر ومجموعات سلاح المهندسين المصريين ومجموعة الانتشال الأمريكية المسماة «مرفى».. وغرفة العمليات الرئيسية.. واللجنة العليا للتطهير..

وللمساعدة على سرعة إنجاز الأعمال تم إعداد مطار لهبوط الطائرات الهليكوبتر على شاطئ بحيرة التمساح.. إلى جانب مطار آخر فى مدينة الإسماعيلية.

وبتاريخ ١١ إبريل ١٩٧٤ بدأت عمليات تطهير القناة من المتفجرات.. بواسطة وحدات أمريكية تستخدم الطائرات الهليكوبتر وأحدث أجهزة التفجير عن بعد باستخدام الموجات الصوتية والمغناطيسية.. وقامت هذه الوحدات بمسح القطاع الشمالى بالكامل بما فى ذلك بوغاز بورسعيد واستغرقت هذه العملية حوالى ٢٠ يوماً حيث انتهت يوم ٢٩ إبريل ١٩٧٤..

وقامت نفس الوحدات بمسح القطاع الجنوبى وبوغاز السويس فى عملية أستغرقت شهراً وأنتهت يوم ٣٠ مايو ١٩٧٤.

وفى أعقاب ذلك قامت القوات المسلحة المصرية بمعاونة الوحدات الإنجليزية والفرنسية فى أضخم عمليات لتطهير المجرى الملاحى والضفتين من المواد المتفجرة..

وتم توقيع برتوكول بين حكومتى مصر والولايات المتحدة الأمريكية يتم بمقتضاه تدرب أفراد من القوات المسلحة المصرية على إزالة المواد المتفجرة على الأراضى حول القناة والبحيرات وذلك بواسطة خبراء أمريكيين.. وخلال هذا تم تدريب ١٥٠٨ من ضباط وجنود سلاح المهندسين المصريين.. وبدأ هذا البرنامج يوم ١٩ إبريل ١٩٧٤ وانتهى يوم ٣٠ نوفمبر ١٩٧٤..

وخلال عملية إزالة المواد المتفجرة تم التخلص من ٨٥٠٠ تقريبًا من هذه الأجسام كان أكثر من ٨٠٪ منها بالمجرى الملاحى للقناة.. وكان من بينها قنابل وألغام من مخلفات الحرب العالمية الثانية والعدوان الثلاثى..

وبالنسبة للألغام الأرضية التى زرعت حول المجرى الملاحى خلال الأعمال الحربية فقد تم إزالة حوالى ٦٨٦٠٠ من الألغام المضادة للدبابات والأفراد.. بينما تم تفجير أكثر من ثلاثة عشر ألف وخمسمائة جسم متفجر..

وحول العوائق الغارقة فى مجرى الملاحة فقد تم تقسيمها إلى ثلاث فئات (كبيرة – متوسطة – صغيرة).. وكانت العوائق الكبيرة عشرة أكبرها السفينة «مكة» وكان وزنها ٦٧٠٠ طن وطولها ٤٣٨ قدمًا.. وكان الاتفاق أن تقوم البحرية الأمريكية بانتشالها عن طريق إحدى الشركات وبإشرافها..

وكان أول العوائق التى تم انتشالها السفينة «مكة» والتى بدأ تقطيع جسمها يوم ٢٩ مايو ١٩٧٤.. واستمرت إزالة باقى العوائق حتى نهاية ديسمبر ١٩٧٤..

وبتاريخ ٨ مارس ١٩٧٥ أعادت فرق التطهير الأمريكية والبريطانية والفرنسية مراجعة ومسح المجرى الملاحى وضفتيه للتأكد من عدم وجود أى جسم متفجر.. وخلال هذه المراجعة تم العثور على ٣٥ جسمًا متفجرًا.. والشىء الذى يدعو للدهشة العثور على ثلاث طائرات وثلاث سفن صغيرة داخل المجرى الملاحى..

وفى أعقاب ذلك تم إخراج السفن المحتجزة فى القناة.. بداية من يوم ٧ مايو ١٩٧٥ وحتى نهاية نفس الشهر..

وبذلك أصبحت قناة السويس جاهزة لإعادة الملاحة..

افتتاح القناة للملاحة

شهد يوم ٥ يونيو ١٩٧٥ إعادة افتتاح القناة للملاحة.. حيث بدأت المراسم بإقامة احتفال كبير على رصيف المبنى الإدارى لهيئة قناة السويس ببورسعيد..

وكان يقف وسط الاحتفال الرئيس محمد أنور السادات وضيف الشرف الأمير رضا بهلوى ولى عهد إيران- فى ذلك الوقت- وكبار رجال الدول ووفود من عدد كبير من دول العالم.. وعدد ضخم من الصحفيين والمراسلين ورجال الإعلام..

وفى بداية الاحتفال ألقى الرئيس السادات كلمة أعلن فيها إعادة أفتتاح القناة لخدمة السلام والرخاء العالميين..

وبعد أن انتهى من كلمته.. تقدم الفريق أول محمد عبد الغنى الجمسى نائب رئيس الوزراء ووزير الحربية والقائد العام للقوات المسلحة بوثيقة تسليم قناة السويس من الإدارة العسكرية إلى الإدارة المدنية.. حيث وقعها الرئيس السادات.. وسلمها للمهندس مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس..

وفى أعقاب ذلك صعد الرئيس السادات وضيفه الأمير رضا بهلوى والفريق الجمسى ونائب رئيس الجمهورية محمد حسنى مبارك إلى ظهر المدمرة (٦ أكتوبر).. فاليخت (الحرية) وسفينة القيادة (ليتل دوك) من الأسطول السادس الأمريكى الذى ساهم فى تطهير القناة.. ثم سفينتى الركاب المصريين (سوريا) و(عايدة).. ثم لنشين عسكرين فالقاطرة التابعة لهيئة قناة السويس (مارد).. وفى نهاية القافلة كانت ثلاث سفن حربية مصرية فالسفينة التابعة لدول قطر (غزال)..

وعند وصول القافلة إلى بحيرة التمساح بدأ احتفال بحرى كبير فى هذه البحيرة.. وبعد ذلك توجه الرئيس السادات إلى مبنى الإرشاد بالإسماعيلية .. حيث أزاح الستار عن اللوحة التذكارية بمدخل المبنى وألقى كلمة قصيرة قال فيها:

«مبروك عليكم فتح القناة.. وإن هذا اليوم يوم تاريخى ومجيد فى حياة شعبنا.. تحققت فيه أمانينا بعودة الملاحة وعودة الرخاء..»

القرار الجمهورى بالقانون رقم ٣٠ لسنة ١٩٧٥
بنظام هيئة قناة السويس

باسم الشعب

رئيس الجمهورية

قرر مجلس الشعب القانونى الآتى نصه.. وقد أصدرناه:

مادة ١ - تتولى هيئة قناة السويس القيام على شئون مرفق قناة السويس وإدارته واستغلاله وصيانته وتحسينه ويشمل اختصاصها فى ذلك مرفق القناة بالتحديد والحالة التى كان عليها وقت صدور القانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية وللهيئة أن تنشئ ما يقتضى الأمر إنشاءه من المشروعات المرتبطة أو المتصلة بمرفق القناة أو أن تشترك فى إنشائها أو أن تعمل على تشجيع ذلك..

مادة ٢ - (هيئة قناة السويس) هيئة عامة تتمتع بشخصية اعتبارية مستقلة تخضع لأحكام هذا القانون وحده ولا تسرى فى شأنها أحكام القانون رقم ٦١ لسنة ١٩٦٣ بإصدار قانون الهيئات العامة ولأحكام القانون رقم ٦٠ لسنة ١٩٧١ بإصدار قانون المؤسسات العامة.

مادة ٣ - يكون لهيئة قناة السويس مجلس إدارة يصدر بتعيين رئيسه وأعضائه وبإعفائهم من مناصبهم وبتحديد مرتباتهم ومكافآتهم قرار من رئيس الجمهورية ويكون تعيين أعضاء مجلس الإدارة المنتدبين والمدير العام للهيئة وإعفائهم من مناصبهم وتحديد مرتباتهم ومكافآتهم بقرار من رئيس الجمهورية..

مادة ٤ - تتبع الهيئة دون التقيد بالنظم والأوضاع الحكومية طرق الإدارة والاستقلال المناسبة وفقًا لما هو متبع فى المشروعات التجارية..

مادة ٥ - تكون للهيئة ميزانية مستقلة تتبع فى وضعها القواعد المعمول بها فى المشروعات التجارية وذلك مع عدم الإخلال برقابة الجهاز المركزى للمحاسبات على الحساب الختامى للهيئة..

وتبدأ السنة المالية للهيئة فى أول يناير وفى آخر ديسمبر من كل عام.

مادة ٦ - تختص الهيئة دون غيرها بإصدار اللوائح المتعلقة بالملاحة فى قناة السويس وغير ذلك من اللوائح التى يقتضيها حسن سير المرفق وتقوم على تنفيذها.

مادة٧ – تدير هيئة قناة السويس ميناء بورسعيد باعتباره جزءًا لا يتجزأ من مرفق القناة وتشرف على كل العمليات البحرية فيه..

مادة ٨ – تفرض هيئة قناة السويس وتحصل على الملاحة والمرور فى مرفق القناة رسوم الملاحة والإرشاد والقطر والرسو وما إلى ذلك وفقًا لما تقضى به القوانين واللوائح..

مادة ٩ – يكون للهيئة فى سبيل القيام بواجباتها ومباشرة اختصاصاتها جميع السلطات اللازمة لذلك وبوجه خاص يكون لها تملك الأراضى والعقارات بأى طريقة بما فى ذلك نزع الملكية للمنفعة العامة..

وللهيئة أن تؤجر أراضيها أو عقارات تملكها ولها أن تستأجر أراضى وعقارات مملوكة للغير سواء لتحقيق الأغراض التى أنشئت من أجلها أو تحقيقًا لرفاهية موظفيها وعمالها أو لإنشاء المشروعات والمرافق المتصلة بمرفق القناة أو يقتضيها حسن سير العمل به كمنشآت المياة والقوى الكهربائية والطرق وما إلى ذلك..

مادة ١٠– تعتبر أموال الهيئة أموالاً خاصة.

مادة ١١– تمكينًا للهيئة من مواجهة التزاماتها ومن كفالة حسن سير العمل وضبطه بالمرفق تتمتع الهيئة بالنسبة لما تستورده من المهمات والآلات اللازمة بالإعفاء من اتباع الإجراءات التى تتطلبها القوانين واللوائح الجمركية المعمول بها كما تعفى أيضًا من كافة الترخيصات المنصوص عليها فيها.

ويصدر قرار من رئيس الجمهورية بتنظيم طريقة تقدير دفع الرسوم المستحقة على ما تستورده الهيئة وتنظيم العلاقة بينها وبين مصلحة الجمارك..

مادة ١٢– تبقى نافذة كل النظم والقواعد المالية والإدارية والحسابية المعمول بها فى الهيئة والتى لا تتعارض مع أحكام هذا القانون وذلك حتى يصدر ما يعدلها أو يلغيها أو يستبدل غيرها بها.

مادة ١٣– إلى أن تصدر اللوائح التى تتضمن القواعد المنظمة لشئون موظفى الهيئة ومستخدميها وعمالها.. يباشر مجلس الإدارة أو من يندبه لذلك وفى حدود حاجة العمل الضرورية جميع السلطات اللازمة لتعيين الموظفين الفنيين والإداريين واختيارهم وتحديد أقدمياتهم ومرتباتهم وإلحاقهم بالإدارات والأقسام والمكاتب المختلفة.

مادة ١٤– لا يجوز أن تتخذ الهيئة أى إجراء يتعارض مع أحكام اتفاقية ٢٩ أكتوبر عام ١٨٨٨ الخاصة بضمان حرية استعمال قناة السويس البحرية.

ولا يجوز للهيئة أن تمنح أية سفينة من السفن أو الأشخاص الطبيعيين أو الإعتباريين فى نفس الأحوال.. ولا يجوز لها أن تفرق فى المعاملة أو تميز بين عملائها أو تحرم أو تفضل أحداً منهم على غيره.

مادة ١٥- لا يمس هذا القانون حقوق حكومة جمهورية مصر العربية أو التزاماتها المترتبة على اتفاقية القسطنطينية بتاريخ ٢٩ أكتوبر ١٨٨٨ المشار إليه..

مادة ١٦- يلغى القانون رقم ١٤٦ لسنة ١٩٥٧ بنظام هيئة قناة السويس.

مادة ١٧- ينشر هذا القانون فى الجريدة الرسمية ويعمل به من تاريخ نشره يبصم هذا القانون بخاتم الدولة وينفذ كقانون من قوانينها.

صدر برياسة الجمهورية فى ١٨ جمادى الأولى سنة ١٣٩٥ (٢٩ مايو سنة ١٩٧٥)

(أنور السادات)

الجزء الثالث:
رجال وأعمال

مشروع عام ١٩٧٤

رغم إغلاق قناة السويس.. وتهجير أجهزة وأدارات الهيئة بالكامل إلى داخل البلاد.. إلا أنها لم تتوقف طوال السنوات السبع التى توقفت فيها الملاحة عن متابعة ما يحدث عالميًا فى مجال الملاحة.. وما يجب أن يحدث من تطوير للملاحة بعد عودة الملاحة فى القناة.. وكانت هناك محاور عديدة لهذه المتابعة، من أهمها تأثير الإنتاج والاستهلاك للبترول عالميا على القناة.. وأيضًا تطور الأسطول العالمى للناقلات وزيادة أحجامها.. خاصة مع بناء أعداد ضخمة من الناقلات العملاقة فى خلال فترة توقف الملاحة فى قناة السويس بسبب اعتماد طريق رأس الرجاء الصالح كطريق بديل عن القناة.. وأيضًا تمت فى خلال هذه الفترة دراسة التطور المنتظر فى حركة النقل عالميًا فى كافة المجالات.. ولتحقيق أفضل النتائج قامت إدارة الهيئة بتكليف عدة جهات بأعمال المتابعة والدراسة.. كان على رأسها الإدارة الهندسية بالهيئة.. ومركز الأبحاث بالهيئة أيضًا..

بالإضافة إلى عدد من بيوت الخبرة العالمية، كان من أهمها مركز ما نسويل البحرى الإنجليزى.. وبيت الخبرة الفرنسى سوجريا إلى جانب شعبة النقل والمواصلات بمجلس الإنتاج القومى.. وخرجت جميع الدراسات لتؤكد أن قناة السويس بالوضع الذى كانت عليه لا يمكنه استيعاب إلا أقل من ربع حمولة ناقلات البترول فى العالم.. وذلك لنتيجة التطور الكبير جدًا الذى حدث فى حمولات ناقلات البترول فى خلال سنوات الإغلاق. وأكدت الدراسات أيضًا أن مشروع تطوير قناة السويس هو أفضل مشروع استثمارى يمكن تبنيه فى مصر.. حيث أن أرباحه السنوية يمكن أن تصل إلى ٤٠٪ من أجمالى التكاليف وهى نسبة كبيرة جدًا.. كما أعلن البنك الدولى سلامة الدراسات والنتائج.. وأوصى بسرعة تنفيذ هذا التطوير..

وسرعان ما بدأت هيئة قناة السويس فى تنفيذ الفكرة.. حيث قام المهندس

مشهور أحمد مشهور رئيس هيئة قناة السويس بتوقيع عقد تعميق المجرى الملاحى لقناة السويس- كمرحلة أولى- للسماح للسفن التى تبلغ حمولتها ١٥٠ ألف طن بالمرور فيها وهذا يتطلب أن يصبح القطاع المائى ما بين ٣٣٠٠ إلى ٣٧٠٠ متر مربع والغاطس ٥٣ قدمًا.. وكان تحقيق ذلك يتطلب إزالة مخلفات خط بارليف.. وكذلك ١١٢ مليون متر مكعب من الرمال والأحجار والمخلفات.. أى قد ما تم رفعه من خلال مشروع حفر قناة السويس بأكثر من مرة ونصف.. ونص العقد على أن تنتهى هذه المرحلة فى النصف الثانى من عام ١٩٨٠.. وتتكلف ٦٦ مليونًا و٦٠٠ ألف جنيه مصرى، وتم اسنادها إلى شركة يابانية كبرى.. اختيرت بعد اتصالات واسعة قامت بها إدارة الشركة مع أكبر وأشهر الشركات العالمية..

وبدأ العمل فى هذه المرحلة بعد استئناف الملاحة بالقناة وبالتحديد فى نوفمبر من عام ١٩٧٥.. وتم تغطية جزء مهم من تكاليف هذه المرحلة بقروض ميسرة من السعودية والكويت وقطر وأبو ظبى واليابان والبنك الدولى.. بالإضافة إلى نسبة مئوية من رسوم العبور فى القناة.. ومن خلال المرحلة الأولى تم تنفيذ أعمال حفر على الناشف وصلت إلى ١٠٠ مليون متر مكعب.. كما تم تعديل جميع المنحنيات بالمجرى الملاحى بحيث لا يقل نصف قطر أى منها عن ٥٠٠ متر.. وإزالة السواتر الحديدية (التكسيات) الموجودة بالضفة الشرقية للقناة ووضع تكسيات جديدة بطول القناة.. كما تم إزالة جميع الإنشاءات والمبانى التى تعترض تنفيذ المشروع.. ومنها كوبرى الفردان وعدة منشئات بمدينة القنطرة.. وأيضًا عدد من مراسى المعديات التابعة لهيئة قناة السويس.. وإنشاء حاجزين للأمواج لحماية تفريعة بورسعيد الجديدة..

ومن خلال هذه المرحلة تم عمل ازدواج للقناة فى جزء كبير منها.. بإنشاء ثلاثة تفريعات رئيسية.. استطاعت مضاعفة الطاقة التصريفية للقناة التى كانت قبل تأميم القناة.. وهذه التفريعة هى:

١- **تفريعة بورسعيد:** وتبدأ من الكيلو متر ١٧ لتلتقى بالمجرى القديم للقناة ببوغاز بورسعيد عند الكيلو متر ٩٥.. ثم تمتد حتى الكيلو متر ١٩٥ ليصل طولها النهائى إلى ٢٦٫٥ كليو متر..

وقد نجحت هذه التفريعة فى السماح بدخول وخروج السفن، والناقلات العملاقة من وإلى القناة دون إعاقة الحركة بميناء بورسعيد.. وتعتبر هذه التفريعة الأطوال فى قناة السويس.. وتم الاحتفال بافتتاحها يوم ١٩ من مارس سنة ١٩٨٠.

٢- **تفريعة التمساح:** وتبدأ من الكيلو متر ٦ر٧٦ إلى الكيلو متر ٧ر٨١ بطول ١ر٥ كيلو متر.. وأفتتحها الرئيس أنور السادات. يوم ٢٢ من فبراير عام ١٩٧٩.. وتحقق هذه التفريعة العبور المستقيم داخل القناة بدلاً من الدوران حول بحيرة التمساح.. مما يؤدى إلى انسيابية أكثر من حركة الملاحة.

٣- **تفريعة الدفرسوار:** وتبدأ من الكيلو متر ٩٥ حتى مدخل البحيرات المرة عند الكيلو متر ٧ر٩٧.. وتسير داخل البحيرات حتى الكيلو متر ٤ر١ بطول ٩ كيلو مترات.. وقد تم افتتاح هذه التفريعة يوم ١٠ من مايو ١٩٨٠.

والجدير بالذكر أن هذه التفريعات استطاعت تحقيق ازدواج المجرى الملاحى للقناة فى مسافة ٦٨ كليو مترًا من طول المجرى الملاحى البالغ ١٧٩ كيلو مترًا من بورسعيد وحتى بورتوفيق..

ويعلن المهندس مشهور أحمد مشهور أن خبراء الملاحة فى العالم يؤكدون أن هذا الإنجاز يزيد عن قناة دى ليسبس بأكثر من مرة ونصف.. ويزيد عن العمل فى السد العالى ١١ مرة ونصف.. و٢٨٠ مرة حجم العمل فى بناء الهرم الأكبر.. وأن جسر حماية القناة يعتبر أطول سور فى العالم ويزيد عن سور الصين العظيم مرتين..

وبعد التأكيد على نجاح المرحلة الأولى والأساسية شرعت الهيئة فى العمل بالمرحلة الثانية فى النصف الثانى من عام ١٩٨٢.. حيث تم زيادة غاطس القناة إلى ٦٧ قدمًا وزيادة القطاع المائى من ٤٧٠٠ إلى ٥٢٠٠ متر مربع.. بحيث يصبح من الممكن لناقلات البترول العملاقة أن تعبر القناة بحمولتها الكاملة..

الفصل الثانى

شبكة المراقبة الالكترونية

كـان لابد من تطوير وتحديث نظام الإرشـاد فى قناة السـويس.. واسـتـخـدام التقنيات الحديثة لضمان حسن انسياب الملاحة فى القناة.. ولتحقيق ذلك بدأت هيئة قناة السويس فى تنفيذ مشروع ضخم عرف باسم شبكة المراقبة الألكترونية..

وكان الهدف من هذا المشروع كما أعلن المهندس مشهور أحمد مشهور فى مؤتمر صحفى عقد يوم ٢٣ من يوليو عام ١٩٨١ علاوة على تحديث عمليات الإرشاد فى قناة السويس.. تحقيق قدر عالى من الأمان للسفن العملاقة.. التى تحتاج إلى عناية خاصة فى أثناء مرورها فى قناة السويس.. وذلك بتجميع أكبر قدر من المعلومات عن مواقع السفن وسرعتها فى مدخلى القناة ببورسعيد وبورتوفيق.. وكذلك ربط مكتبى الحركة بالمدخلين بمكتب الحركة الرئيسى بالإسماعيلية.

وتضمنت «شبكة المراقبة الألكترونية» ثلاث محطات رادار حيث تم إقامة الأولى عند المدخل الشمالى لقناة السويس.. وغطت مسافة ١٧ كيلو متر جنوبى بورسعيد.. والمحطة الثانية أقيمت فى المدخل الجنوبى لتغطى ٣٠ كيلو متر شمالى بورتوفيق والثالثة فى منطقة البحيرات المرة.. وتغطى كامل الجزء الباقى من قناة السويس..

كما تم إقامة شبكة ألكترونية عُرفت باسم «لوران S» وتتكون أيضًا من ثلاث محطات.. المحطة الأولى تقع بالقرب من بورسعيد.. والمحطة الثانية بالعاشر من رمضان.. والثالثة فى شبه جزيرة سيناء فى منطقة رأس سدر.. بالإضافة إلى أجهزة لاسلكية محمولة توضع على السفن المارة فى القناة.. وشبكة «لوران S» تقوم بتحديد مواقع السفن المارة بالقناة بكل دقة..

كما تم تكوين شبكة حاسب آلى ارتبط جزء منها بأجهزة الرادار.. والجزء الثانى بشبكة الاتصال اللاسلكية..

وقد ساعدت هذه الشبكة على تكوين أرشيف ألكترونى يحوى معلومات مفصلة

عن كل سفينة تمر بقناة السويس بسعة تصل إلى ٢٠ ألف سفينة.. وملف مركزى للمرشدين بسعة تصل إلى ٥٠٠ مرشد.

وتم أيضًا إنشاء شبكة للاتصالات اللاسلكية.. تستطيع الاتصال بكافة السفن العابرة والمرشدين ومكاتب الحركة.. وأيضًا الاتصال بالوحدات البحرية التابعة لهيئة والعاملة فى القناة وجميع المسئولين عن الملاحة بهيئة قناة السويس.

ولضمان حسن تشغيل هذه الشبكات الألكترونية.. تم تدريب ٣٠ مهندسًا من العاملين فى هيئة قناة السويس فى الولايات المتحدة الأمريكية على تشغيل وصيانة هذه الشبكات..

الفصل الثالث

تطوير مركز الأبحاث بالإسماعيلية

تقوم المشروعات الهندسية الكبرى دائمًا على أساس قوى من الدراسات الفنية للجوانب المختلفة المتصلة بها.. وقد وضعت هيئة قناة السويس هذه الحقيقة موضع الاعتبار منذ اليوم الأول لتوليها المسئولية فى أعقاب التأميم.

فعملت على تكوين جهاز فنى لدراسة التطورات المنتظرة فى حركة الملاحة بالقناة وارتباطها بحركة النقل العالمية وما يتبع ذلك من مشروعات تهدف إلى مداركة هذا التطور من ناحية عدد السفن وحمولتها.

وعند دراسة تفاصيل تلك المشروعات برزت مسائل يحتاج البتُّ فيها إلى أبحاث معملية؛ فتقرر إنشاء مركز الأبحاث بمدينة الإسماعيلية للقيام بالدراسات المتعلقة بالقناة ومشروعاتها.

وفى سبيل الإسهام فى مضمار التنافس العلمى، وإذكاء روح البحث والمعرفة فى هذه المنطقة من العالم، اتجه الرأى إلى أن يقوم هذا المركز إلى جانب الغرض الأساسى من إنشائه بالأبحاث والدراسات التى تدخل فى اختصاصه لحساب الهيئات المختلفة فى جميع أنحاء العالم.. كمشاكل القنوات الملاحية.. والموانى وتصميمات هياكل السفن وغير ذلك.

واشتمل هذا المركز منذ إنشائه فى عام ١٩٦٠ على معمل للأبحاث الهيدروليكية ملحق به معمل لاختبار خواص المواد ومقاومتها، ومعمل آخر لميكانيكا التربة واختبارها.. ومعمل للدراسات الخاصة باستعمال النظائر المشعة فى أبحاث القناة.. مع ما يقتضى سير العمل فى كل من هذه المعامل من قاعات ومعدات وورش وتجهيزات على أحدث النظم العلمية فى ذلك الوقت.

وقد استطاع مركز أبحاث القناة فى خلال السنوات التى تلت إعادة الملاحة للقناة فى يونيو من عام ١٩٧٥ القيام بإعداد دراسات الجدوى الاقتصادية لمشروعات هيئة

قناة السويس.. ودراسة رسوم المرور فى القناة وإعداد دراسات تحديد دراسات التلوث ومقاومته فى القناة والموانئ.

واعتباراً من عام ١٩٧٤ قامت هيئة قناة السويس بإعادة تجديد أجهزة مركز الأبحاث بالإسماعيلية وإصلاح التالف منها نتيجة لسنوات التهجير.. وكذلك إنشاء مراكز لمحاكاة الملاحة فى القناة.. من حيث تأثير الأمواج الناتجة عن مرور السفن على جوانب القناة.. وأيضاً تأثير عوامل التعرية ومختلف العوامل الطبيعية.. وقد ساعدت أبحاث مركز الأبحاث بالإسماعيلية على تحديد الأوليات والاتجاهات الواجب اتباعها، والأعمال التى يجب إنجازها لحماية المجرى الملاحى لقناة السويس.. واستبعاد أى حوادث عارضة قد تعوق الملاحة.. وقد أعطى مركز الأبحاث التابع لهيئة قناة السويس هذا المرفق العالمى المهم مصداقيه لا يمكن إغفالها أمام العملاء ومستخدمى القناة.

ويعتبر مركز التدريب البحرى والمحاكاة واحد من أهم إنجازات الإدارة المصرية لقناة السويس.. خاصة فى مجال تدريب المرشدين وإعدادهم.. وهذا المركز يتيح التدريب على نموذج مماثل وفريد لغرفة قيادة سفينة بمشتملاتها من رادار ووحدة إدارة وتوجيه، وذلك بهدف إجراء التدريب الشامل والواقعى على إدارة السفن، مع توافر الاتصالات الكاملة والتطبيقات التجارية غير المحدودة بما فيها الاستجابة لحوادث الانسكاب البترولى وردود الأفعال تجاه الحوادث المختلفة.

ويشتمل المركز على غرفة قيادة تتيح الرؤية بزاوية ٣٦٠ درجة يستطيع من خلالها المرشد السيطرة على القاطرات المساعدة وعلى اضخم الناقلات والسفن مع اختلاف أنواع البضاعة المحمولة فى شتى الظروف.. والتدريب لا يقتصر على قناة السويس فقط وإنما يمكن أن يغطى أى ميناء أو ممر ملاحى فى العالم.

وقد بدأ نشاط المركز فى ١٣ من سبتمبر ١٩٩٧ لتدريب المرشدين على مدار العام.. وقد حددت هيئة قناة السويس أهداف مركز التدريب والمحاكاة فى النقاط التالية:

١- تدريب المرشدين على تنفيذ كافة المناورات البحرية بالسفن مختلفة الحمولات والغواطس حتى ٦٢ قدم.

٢- تدريب المرشدين على التصرف فى المواقف المختلفة والصعبة مثل:

(أ) حالات الرؤية الرديئة مثل الضباب والعواصف الرملية والأمطار.. وكذلك الإرشاد الليلى.

(ب) عطل الماكينات.

(ج) عطل التوجية.

٣- التدريب على مناورات الإيقاف المفاجئ للسفينة، والرباط على طول القناة نتيجة عطل تحت تأثير الجنوح في المياه الضحلة.

٤- تحليل الحوادث التى تحدث فى أثناء عبور السفن بالقناة بغرض الاستفادة وتحديد الأسباب.

٥- عمل الاختبارات الدورية للمرشدين طبقًا للائحة العمل الخاصة بالمرشدين تمهيدًا للترقى للدرجات الأعلى.

٦- الاشتراك فى عمل الدراسات اللازمة الخاصة بعبور أى وحدات بحرية ذات طابع خاص، أو عمل إنشاءات خاصة على طول القناة بما يؤثر على حركة الملاحة فى قناة السويس.

٧- القيام بإعداد دورات خاصة للمرشدين الجدد تمهيدًا لإعدادهم فنيا للعمل بقناة السويس.

٨- القيام بإعداد دورات تحديث معلومات المرشدين للوقوف على أحدث المتغيرات العالمية فى مجال الإرشاد البحرى.

٩- القيام بإعداد دورات خاصة بربابنة القاطرات لرفع كفاءتهم الفنية فى مجال القطر والانقاذ البحرى.

تطوير الوحدات البحرية

فى أعقاب التأميم قامت هيئة قناة السويس بتطوير الوحدات العائمة التابعة لها.. والتى كان عددها فى عام ١٩٥٨ يصل إلى ٤٦٥ وحدة عائمة.. وكان هذا الأسطول الضخم يستخدم جزء منه فى أعمال الصيانة والإصلاحات والإنشاءات، وجزء آخر فى العمليات اللازمة لعبور السفن، والجزء الثالث فى النقل البحرى وأعمال التموين.. كما كانت بعض الوحدات تستعمل لنقل الأفراد والسيارات بين ضفتى القناة..

وبالنسبة للوحدات العائمة المستخدمة فى عمليات الصيانة فتشمل الأنواع المختلفة من الكراكات (ذات الحفار، الماصة الناقلة للأتربة، ذات القواديس) والصنادل الناقلة لناتج التطهير ومكسرات الصخور وقاطرات لسحب المواسير العائمة إلى الكراكات..

وبالنسبة للوحدات العائمة المخصصة لعمليات عبور السفن فتشتمل على سفن إرشاد، تعمل خارج ميناء بورسعيد ولنشات سريعة لنقل المرشدين من السفن وإليها.. وقوارب خدمة تستخدم فى مينائى بورسعيد وبورتوفيق، لنقل القياسين إلى السفن لمراجعة حمولاتها وقياسها.. وقاطرات تستخدم لرباط السفن وتغيير مواقعها وأيضًا سحب السفن.. وقاطرات إنقاذ وكبارى عائمة ينتقل عليها الركاب من السفن إلى أرصفة ميناء بورسعيد وبراطيم لمساعدة السفن فى تفريغ شحنتها.

وبالنسبة للوحدات العائمة المستخدمة فى النقل البحرى فتشمل عددًا كبيرًا من الصنادل المختلفة السعة (من ٤٠ طنًا إلى ٢٠٠ طنًا) وعددًا من القاطرات تستخدم فى قطر هذه الصنادل.. ويعمل جزء من أسطول النقل فى عمليات تموين المخازن الفرعية للهيئة بالإسماعيلية وبورتوفيق.. ويعمل جزء آخر فى أعمال نقل المواد اللازمة إلى مواقع الأعمال على طول القناة.. فتنقل من المحاجر الدبش والأحجار والرمال التى تستخدم فى بناء التكسيات وترميمها.. كما يضم أسطول عددًا من ناقلات

البترول تستخدم فى نقل المواد البترولية اللازمة لتشغيل الوحدات العائمة وناقلات للمياه لتموين مواقع الأعمال والعائمات.

وبالنسبة للوحدات العائمة لنقل الأفراد والسيارات بين شاطئ القناة، فتشتمل على معديات آليه تعمل كوسيلة للمواصلات بين بورسعيد وبور فؤاد، وفى منطقة القنطرة والفردان والإسماعيلية وسرابيوم.. وهذه المعديات تعمل بالمجان طوال ساعات اليوم.

وفى خلال السنوات العشرة الأخيرة قامت هيئة قناة السويس بتطوير وتحديث أسطول الكراكات التابع لها حيث قامت فى النصف الأول من عام ٢٠٠٣ بالانتهاء من إنشاء محطة رفع مساعدة للعمل مع الكراكات فى المناطق التى تبعد عن أحواض الترسيب بقدرة كلية للوحدة ٥٢٦٤ كليو وات والطرد على بعد ٢٠٠٠ متر..

كما قامت الهيئة ببناء كراكة ماصة طاردة ذات حفار بقدرة كلية ١٥٥٠ كيلو وات وعمق التكريك ١٠م وذلك بالتعاقد مع شركة هولندية كبرى.

وأيضًا بناء كراكة ماصة بقدرة كلية ٢٧٨٥٥ حصان وعمق تكريك يصل إلى ٣٥ مترًا بالتعاقد مع شركة يابانية كبرى.. كما سعت هيئة قناة السويس بجهود مكثفة لتطوير وتحديث أسطول القاطرات العامل لديها حيث قامت بامتلاك أسطول من القاطرات بلغ عددها ٣٥ قاطرة.. وهذه القاطرات متعددة الأغراض والأنواع وتتراوح قدرتها م ١٦٠٠ حصان إلى ١٦٠٠٠ حصان.. وتستخدم هذه الوحدات فى عمليات الإنقاذ والقطر بأعالى البحار ومكافحة الحرائق وخدمة إرساء السفن وربطها بالموانى ومناطق الانتظار.

رسوم العبور

نصت المادة السادسة من عقد امتياز حفر قناة السويس الأول والذى وقعه والى مصر محمد سعيد باشا بتاريخ ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ على أن يتم الاتفاق على تعريفات رسوم المرور بقناة السويس ما بين الشركة ووالى مصر..

ولكن الحكومة المصرية تخلت عن حقها فى المشاركة فى تحديد رسوم ولم تتدخل بشكل مباشر إلا فى عهد الملك فؤاد وبالتحديد بتاريخ ٢٨ من أبريل عام ١٩٣٦ عندما صدر مرسوم ملكى بشأن تعيين الحد الأعلى لرسوم المرور فى قناة السويس وجاء نص هذا المرسوم كالتالى:

نحن فؤاد ملك مصر

بعد الاطلاع على فرمان الامتياز ودفتر الشروط الصادرين فى ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ لإنشاء واستغلال قناة السويس الملاحى، وبعد الاطلاع على القرار الوزارى رقم ٣١ الصادر فى ١٢ من يوليو سنة ١٩٢٨ والقرار الوزارى رقم ١٠٣ الصادر فى ٣ من نوفمبر سنة ١٩٣٠.

وبالنظر إلى أنه يتعين بسبب التعديلات التى أدخلت على نظام النقد المصرى بالقرارين المذكورين إعادة النظر فى أحكام المادة ١٧ من الفرمان آنف الذكر..

وبعد الاطلاع على المكاتبات التى تبودلت بين الحكومة المصرية وبين شركة قناة السويس مشيرة إلى موافقة الشركة على كيفية هذا التعديل..

وبناء على ما عرضه علينا وزير المالية وموافقة رأى مجلس الوزراء رسمنا بما هو آت:

(مادة ١)

الحد الأعلى للرسوم الخصوصية عن الملاحة المنصوص عليها فى المادة ١٧ من فرمان ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ هو ٣٨٫٥٧٥ قرشاً.

(مادة ٢)

الحد المشار إليه فى المادة السابقة يعدل بقرار من وزير المالية بناء على طلب الشركة على أنه لا يجوز أن يزيد على مبلغ من القروش يعادل قيمة ٣٫٢٧٨٨٧٥ جرام من عيار ٨٧٥- ١٠٠٠ من الذهب الخالص.

وفى حالة التعديل السابق الذكر تعفى الشركة من شرط نشر التعريفة قبل إنفاذها بثلاثة أشهر.

(مادة٣)

على وزير المالية تنفيذ هذا المرسوم.

وكانت المادة (١٧) التى تحدث عنها المرسوم الملكى تقول: «تعويضًا» للشركة عن نفقات البناء والصيانة والاستغلال التى كلفت بها بمقتضى هذا الفرمان- فرمان الأمتياز الثانى الصادر يوم ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ - نرخص لها من الآن وطيلة المدة الى تتمتع فيها بالالتزام.. وهى المدة المبينة فى الفقرتين الأولى والثالثة من المادة السابقة فى أن تفرض وتتقاضى عن المرور فى الأقنية والمرافئ التابعة لها رسومًا للملاحة والإرشاد والقطر والسحب والرسو وفقًا لتعريفات لها أن تعد لها فى كل وقت مع مراعاة الشروط الآتية:

١- تحصل هذه الرسوم دون استثناء أو تمييز على جميع السفن بشروط مماثلة.

٢- تنشر التعريفات قبل ثلاثة أشهر من العمل بها فى عواصم البلدان التى يعنيها الأمر وفى مرافئها التجارية الرئيسية.

٣- لا يزيد رسم الملاحة الخاص على حد أقصى قدرة عشرة فرنكات عن كل طن من حمولة السفن وعن كل فرد من المسافرين ويجوز للشركة أيضًا- فى الحالات التى تمد الأفراد فيها بالمياه بناء على طلبهم طبقًا لنص المادة الثامنة المتقدمة- أن تتقاضى منهم وفقًا لتعريفات تحددها. رسمًا يتناسب وكمية المياة المستهلكة ومساحة الأراضى التى يتم ريها.

وعقب صدور المرسوم الملكى وفى نفس اليوم ٢٨ من أبريل سنة ١٩٣٦ أصدر وزير المالية المصرى قرارًا بتحديد رسوم المرور فى قناة السويس وجاء نص هذا القرار كالتالى:

وزير المالية:

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى ٢٨ من أبريل سنة ١٩٣٦ الخاص برسوم

المرور في قناة السويس المنصوص عليه في المادة ١٧ من فرمان الامتياز الصادر في ٥ من يناير سنة ١٨٥٦

قرر ما هو آت

مادة وحيدة :

حدد الرسم الأعلى للمرور المنصوص عليه في المادة السابعة عشرة من فرمان امتياز قناة السويس الصادر في ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ بمبلغ ٦٣ قرشاً من تاريخ صدور هذا القرار..

ومعنى قرار وزير المالية السابق أن مبلغ العشرة فرنكات التى نص عليها عقد امتياز حفر قناة السويس الثانى كرسم عن كل طن أو مسافر يمر فى القناة قد أصبح منذ ٢٨ من أبريل سنة ١٩٣٦ بالعملة المصرية عبارة عن ٦٣ قرش صاغ..

وفى أعقاب العدوان الثلاثى.. وقبل إعادة القناة للملاحة مباشرة أبلغت الحكومة المصرية جميع الدول التى تستخدم قناة السويس فى مذكرة أصدرتها بتاريخ ١٨ من مارس ١٩٥٧ استمرار نفس رسوم المرور التى كانت تتقاضاها شركة قناة السويس يوم ٢٦ من يوليو ١٩٥٦ وأكدت المذكرة أنه إذا حدثت زيادة فلن تزيد عن ١٪ .. وفى حقيقة الأمر فإن شركة القناة لم تقم بزيادة الرسوم وظلت كما هى ٣٤ قرشاً للطن الواحد من السفن المحملة و١٥٫٥ قرشاً للطن الواحد من السفن الفارغة.. وجاءت أول زيادة بتاريخ الأول من يناير سنة ١٩٦٣ حين قررت وزارة الاقتصاد تعديل سعر الجنيه المصرى بعد ربطه بالذهب.. وتسبب ذلك فى زيادة رسوم العبور فى قناة السويس لتصبح ٤٢٫٤٤٩ قرشاً للطن الواحد من السفن المحملة و١٩٫٣٥١٧ قرشاً للطن الواحد من السفن الفارغة..

وفى الأول من يوليو ١٩٦٤ صدر قرار من هيئة قناة السويس برفع رسوم العبور إلى ٤٢٫٨٧ قرشاً للطن الواحد للسفن المحملة ١٩٫٥٥ قرشاً للسفن الفارغة.. وكان مقدار هذه الزيادة ١٪.. وحدثت زيادة أخرى بتاريخ ٣٠ من يونيو ١٩٦٥ بواقع ١٪ أيضاً لتصبح ٤٣٫٣٠ قرشاً عن الطن الواحد بالنسبة للسفن المحملة و١٩٫٧٤ قرشاً عن الطن الواحد الصافى بالنسبة للسفن الفارغة.. وظلت هذه الزيادة سارية حتى إغلاق القناة يوم ٥ من يونيو ١٩٦٧.

وبعد وقف إطلاق النار فى أكتوبر من عام ١٩٧٣ .. قررت هيئة قناة السويس إعادة دراسة رسوم العبور والتى لم تعد صالحة للتطبيق بسبب طول فترة إغلاق القناة.. خاصة مع الارتفاع الجنونى فى أسعار البترول فى أعقاب معارك أكتوبر

بسبب منع الدول العربية للبترول عن بعض الدول الغربية.. وما صاحب ذلك من هبوط أسعار بعض العملات الرئيسية..

وكانت إدارة هيئة قناة السويس قد رأت ألا تنفرد وحدها بدراسة الرسوم المقترحة.. فقررت أخذ مشورة بعض بيوت الخبرة العالمية.. وبعد دراسات وافية لحركة البضائع وأوضاع السوق العالمى.. والأخذ فى الاعتبار ضرورة جعل طريق السويس أوفر بقدر مغرى عن طريق رأس الرجاء الصالح.. خرجت النتائج كما يلى:

١- تطبيق رسم موحد على السفن المحملة من ناقلات البترول ومشتقاته وسفن البضائع وسفن الصب والناقلات المشتركة.

٢- تطبيق رسم موحد على السفن الباقية بجميع أنواعها.

٣- تطبيق رسم موحد على السفن الفارغة بجميع أنواعها.

٤- الاستمرار فى اتخاذ حمولة قناة السويس الصافية (الطن الصافى من حمولة قناة السويس) أساسًا لقياس وتقدير حمولة السفن وفرض رسوم العبور.. وهو نفس الأساس الذى كان متبعًا قبل إغلاق القناة وبتاريخ ٢٤ من مايو عام ١٩٧٥ عقد المهندس مشهور أحمد مشهور مؤتمرًا صحفيًا أعلن فيه رسوم العبور التى ستطبق فى أعقاب عودة الملاحة بالقناة يوم ٥ من يونيو ١٩٧٥.. وكانت كالتالى:

أولاً: يطبق رسم موحد لناقلات البترول ومشتقاته وسفن البضائع الصب والناقلات المشتركة المحملة بواقع ١٫٦١١ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل طن من حمولة قناة السويس الصافية.

ثانيًا: يطبق رسم بواقع ١٫٧٧٢ وحدة حقوق سحب خاصة لباقى أنواع السفن المحملة عن كل طن من حمولة قناة السويس الصافية.

ثالثًا: يطبق رسم موحد على جميع أنواع السفن الفارغة بواقع ١٫٢٨٩ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل طن من حمولة القناة الصافية.

***

وحقوق السحب الخاصة هى عبارة عن سلة عملات تشترك فيها عن من العملات الدولية الرئيسية تحت إشراف البنك الدولى.. ويقوم هذا البنك بإخطار البنك المركزى المصرى بأسعار الصرف للعملات الداخلة فى سلة العملات.

وكانت سلة العملات بتاريخ الأول من يوليو عام ١٩٧٨ كالتالى:

١- الدولار الأمريكى	٣٣٪
٢- المارك الألمانى	٥ر١٢٪
٣- الجنية الإسترلينى	٥ر٧٪
٤- الفرنك الفرنسى	٥ر٧٪
٥- الين اليابانى	٥ر٧٪
٦- الدولار الكندى	٥٪
٧- الليرة الإيطالية	٥٪
٨- الجيلدر الهولندى	٥٪
٩- الريال الإيرانى	٢٪
١٠- الدولار الأسترالى	٥ر١٪
١١- البستا الأسبانى	٥ر١٪
١٢- الكرون النرويجى	٥ر١٪
١٣- الشلن النمساوى	٥ر١٪
١٤- الفرنك البلچيكى	٤٪
١٥- الريال السعودى	٣٪
١٦- الكرون السويدى	٢٪

وبتاريخ ١٥/٧/ ١٩٧٩ أعلنت هيئة قناة السويس تعديل رسوم العبور فى قناة السويس فجاء كتالى:

١- ناقلات البترول ومشتقاته والناقلات المشتركة:

بقيت دون تعديل واستمر العمل بالرسوم المقررة وهى ٦١١ر١ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل طن من حمولة قناة السويس الصافية.

٢- سفن البضائع الجافة:

(أ) الألف طن الأولى بواقع ٤٢٠ر٢ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل طن.

(ب) الأربعة آلاف طن التالية بواقع ٠٠٠ر٢ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل طن.

(ج) الباقى من الحمولة الصافية بواقع ٦١١ر١ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل طن.

٣- باقى أنواع السفن:

(أ) الألف طن الأولى بواقع ٦٦٠ر٢ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل طن.

(ب) الأربعة الآلاف طن التالية بواقع ١٨٠ر٢ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل طن.

ثانيًا: السفن الفارغة:

تفرض الرسوم بنسبة ٨٠٪ من فئات الرسوم على السفن المحملة حسب النوع والحمولة.

ثالثًا: وقف تحصيل الرسوم الإضافية للتحسينات لفترة تجريبية مدتها ستة أشهر.

رابعًا: تطبيق رسوم وحدة عن كل قاطرة مصاحبة لرحلة العبور بواقع ٥٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة عن كل قاطرة مصاحبة لسفينة بسبب الطول والعرض والغاطس.. طبقًا للائحة الملاحة الصادرة في هذا الشأن.

خامسًا: بالنسبة للمجالات الأخرى للقاطرات المصاحبة يستمر تطبيق القواعد المعمول بها.

***

وبتاريخ ١٨من نوفمبر ١٩٨١ عقد المهندس مشهور أحمد مشهور مؤتمرًا صحفيًا فى مبنى الإرشاد فى الإسماعيلية أعلن فيه زيادة رسوم العبور فى قناة السويس تتراوح بين ١٠ و٥ و٣ و٢ و١٪ بصورة تدريجية على حمولات ناقلات البترول وسفن شحن البضائع بأنواعها.. وأعلن أن تطبيق هذه الزيادة يبدء اعتبارًا من الأول من يناير عام ١٩٨٢.. كما أكد أن هذه الزيادة سوف تحقق لمصر زيادة تبلغ ٥٠ مليون دولار فى العائد السنوى لرسوم العبور فى قناة السويس.

وبتاريخ ٣٠ من مايو ١٩٨٥ أعلن المهندس محمد عزت عادل أن قناة السويس تواجه منافسة شديدة جدًا.. وأكد أنها سوف تجتاز عنق الزجاجة.. وأكد أن هيئة قناة السويس تدرس تخفيض رسوم العبور خصوصًا بعد أن قامت غرفة الملاحة الدولية التى تضم ملاك السفن بأن الوقت غير مناسب لرفع رسوم العبور بالقناة.

وبالفعل تم تخفيض رسوم العبور فى القناة بنسب مختلفة..

وفى نهاية عام ١٩٩٨ أعلن الفريق/ أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس استمرار العمل بفئات رسوم العبور فى القناة والتى تم تخفيضها وذلك نظرًا لاستمرار حالة الكساد التى تمر بها التجارة الدولية وأسواق النقل البحرى.. وانخفاض أسعار البترول إلى أدنى حد لها منذ عشر سنوات.. بالإضافة إلى أن هذه العوامل مجتمعة قد أدت إلى قرار هيئة قناة السويس بمنح التسهيلات الآتية للسفن العابرة:

أولاً: تتم معاملة سفن البضائع العامة التى تحمل حاويات فوق السطح بجانب شحنتها التقليدية من البضائع العامة تحت السطح.. معاملة سفن الحاويات التى تحمل حاويات فوق السطح من حيث تطبيق النسب الإضافية للزيادة فى الرسوم للصفوف فوق السطح.

ثانيًا: يتم احتساب رسوم عبور ناقلات الغاز المشتركة الفارغة على أساس آخر شحنة منقولة فى الرحلة المحملة للناقلة عبر قناة السويس.. فإذا كانت آخر شحنة منقولة هى غاز طبيعى مسال، فيتم تطبيق رسوم عبور ناقلات الغاز الطبيعى المسال الفارغة مع منحها التخفيض المقرر وقدره ٣٥٪ من رسوم العبور.

كما أعلن الفريق/ أحمد فاضل بأن هيئة قناة السويس ستواصل فى عام ١٩٩٩ تخفيض رسوم عبور ناقلات البترول الخام العابرة فى قناة السويس للرحلة الدائرية للناقلة نفسها (فارغة ومحملة) بنسبة ٥٪ إذا تجاوزت كميات البترول الخام المنقولة ٢ مليون طن مترى وحتى ٣ مليون طن مترى و٣٠٪ إذا تجاوزت كميات البترول المنقولة ٣ مليون طن مترى (للعميل الواحد فى خلال عام من بدء التعاقد مع الهيئة) على أن يكون الحد الأقصى لرسوم الرحلة الدائرية لأية ناقلة بترول خام ٣٣٠ر٠٠٠ وحدة حقوق سحب خاصة مهما كانت حمولتها الصافية.. كما أن هيئة قناة السويس على استعداد لمنح تخفيضات أخرى لأى عميل فى التعاقد معها على نقل كميات بترول خام عبر القناة فى خلال فترة زمنية محددة..

ومع بداية عام ٢٠٠٠ حدث تحسين ملحوظ فى أسواق النقل البحرى العالمية خاصة بالنسبة لأسواق نقل البترول الخام والبضائع الجافة.. وقد استمر هذا التحسن سائدًا من خلال عام ٢٠٠٠.

ورغم هذا التحسن الذى بدأ مؤخرًا.. ونظرًا لما قد يشهده سوق النقل البحرى من تقلبات خاصة بالنسبة لأسعار الوقود وأسعار وحدات حقوق السحب الخاصة. فإن إدارة هيئة قناة السويس فى بدايات القرن الحالى قررت تثبيت رسوم العبور لمدة عامين وحتى نهاية عام ٢٠٠١ وبقاءها على ما كانت عليه فى خلال عام ٢٠٠٠.. مع الاستمرار فى منح كافة التيسرات والمزايا التى سبق إقرارها فى الأعوام السابقة والتى تمكن الهيئة من مواجهة كافة التحديات التى كانت تواجهها فى ذلك الوقت.. وكانت هذه التيسرات كالتالى:

أولاً: تقديم تخفيضات فى رسوم عبور السفن التى تعمل على طرق لا تحقق لها القناة الوفر المناسب.. وذلك بعد دراسة تكاليف هذه السفن عبر طريق القناة وعبر

الطرق المنافسة.. حالة بحالة.. وقد بدأ العمل بهذا النظام منذ شهر أبريل من عام ١٩٨٧.. وكانت السفن التى استفادت من هذه التخفيضات منذ ذلك الوقت وحتى نهاية عام ٢٠٠٠ كالتالى:

- العدد ١٠٧٢١ سفينة.
- الحمولة الصافية.

ثانيًا: تقديم تخفيضات فى رسوم عبور ناقلات الغاز الطبيعى المسال.. تشجيعًا لفتح أسواق جديدة فى الدول الأوروبية للغاز القادم من دول الخليج العربى.. وقد بلغت هذه التخفيضات ٣٥٪ من رسوم عبور ناقلات الغاز المسال.. ولمزيد من التشجيع لهذه النوعية من السفن.. قدمت إدارة الهيئة تخفيضات أخرى مرتبطة بكمية الغاز المنقولة وفقًا للآتى:

- ٥٪ للكميات العابرة التى تزيد عن نصف مليون طن وحتى مليون طن.
- ١٠٪ للكميات العابرة التى تزيد عن مليون طن وحتى ٢ مليون طن.
- ١٥٪ للكميات العابرة التى تزيد عن ٢ مليون طن..

وقد أسفرت هذه التخفيضات عن فتح أسواق جديدة لغاز الخليج العربى فى الدول الأوروبية مثل أسبانيا وفرنسا وتركيا.

ثالثًا: تقديم تخفيضات ثابتة لتشجيع عبور ناقلات البترول العملاقة الفارغة والتى تزيد حمولتها عن ٢٠٠ ألف طن ساكن وفقًا لما يلى:

- ٤٥٪ للناقلات الفارغة القادمة من منطقة الخليج الأمريكى.
- ٥٥٪ للناقلات الفارغة القادمة من منطقة الكاريبى.

وذلك بالإضافة إلى منح تخفيضات للناقلات المحملة.. مرتبطة بكمية البترول الخام العابرة .. وفقًا لما يلى:

- ٥٪ للكميات العابرة تزيد عن مليون طن وحتى ٢ مليون طن.
- ١٠٪ للكميات العابرة التى تزيد عن ٢ مليون طن وحتى ٣ مليون طن.
- ٣٠٪ للكميات العابرة التى تزيد عن ٣ مليون طن.

رابعًا: تقديم تخفيضات ثابتة للسفن «صديقة البيئة» وفقًا لما يلى:

١- ٢٪ للسفن ذات البدن المزدوج D.H.

٢- ٢٪ للسفن ذات الصهاريج المنفصلة SBT.

وذلك اعتبارًا من عام ١٩٩٤ وقد بلغ إجمالى أعداد السفن التى استفادت من هذا التخفيض منذ ذلك الوقت وحتى نهاية عام ٢٠٠٠ عدد ١٨٥٥ سفينة.. بحمولة

إجمالية قدرها حوالى ٩ر١١٨ مليون طن صافى.

خامسًا: تقديم تخفيضات ثابتة فى رسوم عبور السفن المحملة بالحبوب وتكون قادمة من الشمال ومتجهة إلى ميناء العقبة الأردنى.. وذلك لتشجيع النقل إلى ميناء العقبة عبر قناة السويس.. بدلاً من استخدام النقل البرى عبر إسرائيل.

سادسًا: تخفيض رسوم عبور السفن السياحية التى تعبر القناة وتزور الموانئ المصرية المطلة على البحر الأحمر بنسبة حتى ٣٥٪ .. وتحسب وفقًا لعدد الساعات التى تقضيها السفينة فى الموانى المصرية.. وذلك بهدف تشجيع حركة السياحة البحرية الوافدة إلى مصر.

وبالإضافة إلى تقديم تخفيضات فى رسوم العبور والسابق توضيحها.. تقوم إدارة الهيئة بتنفيذ مشروعات تطوير المجرى الملاحى للقناة والتى تهدف إلى زيادة غاطس العبور المسموح به.. من أجل جذب أكبر قدر ممكن من السفن العاملة فى الأسواق الملاحية المرتبطة بقناة السويس حيث تم زيادة غاطس العبور المسموح به إلى ٥٦ قدم منذ شهر أكتوبر من عام ١٩٩٤ ثم إلى ٥٨ قدم منذ شهر إبريل من عام ١٩٩٦.

وقد استفادت من زيادة الغاطس المسموح به إلى ٥٦ قدم ثم إلى ٥٨ قدم حتى نهاية عام ٢٠٠٠ عدد ١١٢٤ سفينة بحمولة صافية بلغت ٥ر٨٦ مليون طن صافى.

أيضًا قامت إدارة الهيئة وبالتعاون مع شركة «سوميد» بالسماح للناقلات العملاقة المحملة التى لا تستطيع عبور القناة.. بتخفيف جزء من حمولتها بخط «سوميد» ثم عبور القناة بباقى الحمولة.. وقد كان من نتيجة هذا التعاون عبور ١٦١ ناقلة.. بحمولة صافية قدرت بحوالى ٤ر٢٣ مليون طن.. منذ عام ١٩٩٧ وحتى نهاية عام ٢٠٠٠.

واعتبارًا من ١ من ديسمبر عام ٢٠٠٠ تم السماح بزيادة عرض السفن التى تعبر القناة بغاطس ٥٨ قدم من ١٥٨ قدم إلى ١٧٥ قدم..

أى تم زيادة العرض المسموح به بحوالى ١١٪

وفى عام ٢٠٠٢ قررت هيئة قناة السويس تثبيت رسوم العبور على ما كانت عليه فى الأعوام السابقة.. كما تم إدخال بعض الأنشطة الجديدة والتى تدر دخلاً إضافيًا مثل:

أ- أعمال قطر فى أعالى البحار.

ب- أعمال قطر لبعض المقطورات والحفارات بارتفاعات أقل من ٦٨ متر العابرة للقناة.

ج- أعمال قطر لحفارات أعلى من ٦٨متر.

وقد بلغ الإيراد المحقق من هذه الأنشطة مليون دولار فى خلال عام ٢٠٠١ وحدة.

ونتيجة لإنشاء كوبرى القنطرة العلوى فوق قناة السويس والمسمى «مبارك- السلام» تحددت ارتفاعات السفن العابرة بحد أقصى هو ٦٨ متر.. وبالتالى فإن الحفارات التى يبلغ إرتفاعها أكثر من ذلك لا يمكنها العبور إلا إذا تم فك جزء من البرج أو الأرجل قبل الوصول لقناة السويس ثم إعادة التركيب بعد العبور..

قناة السويس.. كشف الحساب

فى أعقاب افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩ ظهر المشروع على أنه فاشل تجاريًا واقتصاديًا.. حيث تعرضت الشركة لارتباكات مالية كبيرة.. ولم تتمكن من سداد الفوائد المستحقة على الأسهم للمساهمين بسبب ضعف حركة الملاحة من جهة وإرغام الشركة من جهة أخرى على تطبيق رسوم العبور على الحمولة الصافية بدلاً من الحمولة الكلية للسفن العابرة.. وذلك بناء على قرار لجنة دولية اجتمعت فى القسطنطينية.. لبحث شكوى ملاك السفن من رسوم العبور.. وهذا أدى إلى انخفاض قيمة سهم الشركة من ٥٠٠ فرنك (٩٢٩ر١ جنيهًا) إلى ٥ر١٦٧ فرنك (٦٤٦ جنيهًا) .. حدث هذا فى يوليو من عام ١٨٧١ أى بعد أقل من سنتين من الافتتاح وأمام هذا اضطرت الشركة لسداد فوائد الأسهم المتأخر سدادها عليها من سنة ١٨٧١ إلى سنة ١٨٧٤ إلى عقد قرض قدرة ٢٠ مليون فرنك.. كما سمحت اللجنة الدولية للشركة بعد تكرار احتجاجها بفرض رسم إضافى على السفن العابرة يخفض تدريجيًا تبعًا لزيادة إيرادات القناة.. وهذا الرسم ألغى فى أول يناير عام ١٨٧٤..

وظلت الشركة تعانى من الخسائر والأضطرابات حتى عام ١٨٨٢.. عندما قامت القوات البريطانية الغازية بدفع ٩٥ ألف جنيه إسترلينى كرسم مرور ٣٧ ألف ضابط وجندى والسفن التى حملتهم من خلال الفترة من ١٦ يوليو إلى ٣١ أغسطس سنة ١٨٨٢..

وفى أعقاب ذلك بدأت الشركة فى تحقيق بعض الأرباح وأخذت أسهمها فى الارتفاع التدريجى ليصل فى عام ١٨٨٥ سعر السهم إلى ٢٠٣٥ فرنكًا.. وفى عام ١٨٩٥ إلى ٣٢٤٩ فرنكًا.. وفى عام ١٩٠٥ وصل سعر السهم إلى ٤٤٦١ فرنكًا..

وفى الفترة بين الحربيين العالميتين الأولى والثانية حققت رسوم العبور قفزة كبرى

حيث بلغت أرباح الشركة الصافية فى عام ١٩٣٠ مبلغ ٥ر٣ مليار فرنك من الذهب.

وهذا الرقم يوازى فى ذلك الوقت ١٩ مثال تكاليف إنشاء القناة بم فيها رأسمال الشركة كله.

وفى سنة ١٩٤٩ بلغ مجموع أرباح الشركة ٢٦ مليار فرنك فرنسى.. وفى سنة ١٩٥٥ وصل هذا المبلغ إلى ٥ر٣٤ مليار فرنك فرنسى.

وفى أعقاب التأميم وبعد افتتاح القناة للملاحة فى عام ١٩٥٧ أخذت رسوم العبور فى التزايد لتصل فى عام ١٩٥٨ إلى ١٥ر٤٢ مليون جنيه مصرى.. وتستمر الزيادة لتصل فى عام ١٩٦٦ إلى أكثر من ٩٥ مليون جنيهًا مصريًا.

ونتيجة للعدوان الإسرائيلى عام ١٩٦٧ تعطلت الملاحة فى القناة ثمانى سنوات.. وفى خلال هذه السنوات خسرت هيئة قناة السويس مليار ومئة مليون جنيه مصرى.. كرسوم للعبور فقط.. هذا بخلاف حوالى ٤٠٠ مليون جنيها أخرى كخسائر مباشرة وغير مباشرة تتمثل فى المعدات والمهمات والوحدات البحرية التى تم تدميرها وكذلك الورش وشبكات الأتصالات والمبانى والمحطات وشبكات المياه فى مدن القناة.. وأيضًا نفقات تهجير الأجهزة الأدارية وإعادتها مرة أخرى لمدن القناة..

وبعد عودة الملاحة.. كانت قيمة رسوم العبور فى عام ١٩٧٥ مبلغ ٩٨ مليون دولار.. واستمرت الرسوم فى التصاعد وفقًا للجدول الآتى:

السنة	رسوم العبور
١٩٧٥	٩٨ مليون دولار
١٩٧٦	٣٣٩ر٦ مليون دولار
١٩٧٧	٤١٠ر٣ مليون دولار
١٩٧٨	٤٩٨ر٣ مليون دولار
١٩٧٩	٥٧٧ر٨ مليون دولار
١٩٨٠	٦٤٧ر٧ مليون دولار
١٩٨١	٨٧٥ر٤ مليون دولار
١٩٨٢	٩٤٠ر٢ مليون دولار
١٩٨٣	٩٦٦ر٢٦٦ مليون دولار
١٩٨٤	٩٥٠ ر٢٣٢ مليون دولار
١٩٨٥	٩٢٤ ر٦٤٠ مليون دولار
١٩٨٦	١ر١١ ملييار دولار
١٩٨٧	١ر٢١ مليار دولار
١٩٨٩	١ر٣ مليار دولار
١٩٩٠	١ر٣٧٦ مليار دولار
١٩٩١	١ر٦٢٤ مليار دولار
١٩٩٢	١ر٨١ مليار دولار
١٩٩٣	١ر٨٦ مليار دولار
١٩٩٤	١ر٩٥٥ مليار دولار

السنة	رسوم العبور
١٩٩٥	١ر٨٨٥ مليار دولار
١٩٩٦	١ر٨٣٦ مليار دولار
١٩٩٧	١ر٧٨٢ مليار دولار
١٩٩٨	١ر٧٥ مليار دولار
١٩٩٩	١ر٨١٣ مليار دولار
٢٠٠٠	١ر٩٢٧ مليار دولار
٢٠٠١	١ر٨٩٧ مليار دولار
٢٠٠٢	١ر٩٤٧ مليار دولار
٢٠٠٣	٢ر٥٧٥ مليار دولار
٢٠٠٤	٣ر٠٧٧ مليار دولار
٢٠٠٥	٣ر٤٥٣ مليار دولار

الفصل السابع

قناة البحر الميت.. الحقيقة والتحدى

من خلال أعمال المنتدى الاقتصادى العالمى الذى عقدت جلساته في بلدة «الشونة» الأردنية الواقعة على ضفاف البحر الميت فى الفترة من ٢١ يونيو وحتى ٢٣ يونيو عام ٢٠٠٣، نجحت الحكومة الأردنية فى تسليط الأضواء على مشروع إحياء البحر الميت الذى يقوم على فكرة جر المياه إليه من البحر الأحمر.. والبحر الميت هو من البحار الداخلية الصغيرة.. ويقع فى منطقة تنخفض نحو ٤٠٠ متر عن مستوى سطح البحر.. وهذا البحر امتداد طولى يقع ضمن انهدام ممتد بين قارتى آسيا وأفريقيا تكون من عصور موغلة فى القدم.. وكان يتغذى أساسًا من نهر الأردن وفروعه ونهر اليرموك وفروعه أيضًا.. ولكن هذا البحر أصبح مهددًا بالزوال بسبب تراجع المياه التى تصل إليه بدرجة كبيرة جدًا فبعد أن كان يصل إليه ١٠٠ بليون متر مكعب فى ستينيات القرن الماضى أصبح ما يصل إليه فى بدايات القرن الحالى نصف هذه الكمية.. وانخفض مستوى سطح المياه فيه من ٣٨٥ مترًا إلى نحو ٤١٠ أمتار فى خلال نفس الفترة.. ويعتقد الخبراء أن منسوب المياه يتدنى مترًا واحدًا كل عام مما يعنى أن هذا البحر مهدد بالاختفاء فى خلال ٥٠ عامًا إذا استمر الحال على ما هو عليه..

ونظرًا لحاجة المنطقة التى بها البحر الميت إلى المياه العذبة والتى يمكن أن تتوافر بإقامة محطات تحلية مياه مستفيدة من فارق الارتفاع بين البحر الميت وكلٍ من البحرين المتوسط والأحمر.. طرحت إسرائيل عدة مشاريع لوصل البحر الميت بالبحر المتوسط.. إلا أن هذه المشاريع كانت تصطدم بعقبات كثيرة من أهمها التمويل وعدم استتباب الأمن فى المنطقة.

وبعد عقد اتفاقية السلام بين الأردن وإسرائيل فى عام ١٩٩٤ أصبح من الممكن إقامة مشاريع مشتركة.. ومن بينها مشروع إحياء البحر الميت.

وقد قام مهندس إسرائيلى متخصص يدعى إليشع كالى بوضع تصور للمشروع نشره فى كتاب تحت اسم «المياه والسلام» وجاء هذا المشروع كالتالى:

«يتم نقل المياه عبر مآخذ فى البحر الأحمر إلى الجنوب من مدينة العقبة.. ويكون هذا الضخ بطاقة ٧٥ متراً مكعباً فى الثانية الواحدة فى خلال فترة تعبئة البحر.. وذلك عبر أنبوب ضغط إلى بركة على ارتفاع ٢٢٥٠ متراً وسعة ١٫٥ مليون متر مكعب.. وتتدفق المياه فى هذه البركة فى قناة طولها ١٦٠ كيلو متراً بطاقة ٥٠ متراً مكعباً فى الثانية.. ثم تحفر بركة أخرى لتنظيم تدفق المياه سعتها ثلاثة ملايين متر مكعب على ارتفاع ٢٠٨٠ متر.. وتحتها محطة طاقة أردنية بقوة إنتاج ٤٠٠ ميجاوات.. ويتم نقل المياه إلى قناة سفلى عبر ناقل.. وفى هذه القناة تتدفق المياه لمسافة ٦٠ كيلو متر من أرتفاع ١٠٠ متر إلى ارتفاع ١١٢٠ متراً.. ومن حدود الأردن إلى حدود إسرائيل.. وتمر فى مقطع واحد عبر نفق طوله أربعة كيلو مترات حتى منطقة معاليه عربة سدوم».. وفى هذه تقام المحطة الإسرائيلية والتى يبلغ إنتاجها ٤٠٠ ميجاوات .. وتقام فوق المحطة بركة تخزين سعتها ثلاثة ملايين متر مكعب وعلى ارتفاع ١١٢٠ متر أيضاً.. وتحتها القناة النهائية.. حيث يكون ارتفاع المياه فيها مثل ارتفاع مستوى المياه فى البحر الميت..

أما التصور الأردنى للمشروع فذكره وزير المياه والرى السابق «منذر حدادين» بأن مشروع ربط البحر الميت بالبحر الأحمر كما تم تحديده عام ١٩٩٧ عبر مسار من خليج العقبة وحتى البحر الميت يقع بأكمله فى الأراضى الأردنية.. بطول حوالى ١٧٠ كيلو متر فى منطقة «وادى عربة».. وأكد الوزير الأردنى أن لفلسطين بعد إعلانها دولة مستقلة ذات سيادة حقًا فى الموافقة على المشروع، ولإسرائيل نفس الحق ليس بسبب مرور القناة فى أراضى أى منهما من عدمه.. بل لأن لفلسطين ربع البحر الميت ولإسرائيل نفس النسبة بينما لبلاده (الأردن) نصف هذا البحر..

وفى بداية الأمر كان الهدف من قناة البحرين أهداف لا تخص الملاحة أو الربط بين البحرين الأحمر والمتوسط ولكن الأهداف كانت تتلخص فى الآتى:

أولاً: توليد طاقة هيدروكهربية من خلال طوربينات.. قدرت طاقاتها الإنتاجية بحوالى ٦٠٠ مليون وات.. وقدر الإسرائيليون أن الطاقة المولدة ستوفر عليهم أكثر من ٦٠٠ مليون دولار سنويا.. وهذا الرقم يساوى حوالى خمس ما يصرف على الطاقة فى إسرائيل..

ثانياً: إحياء مشروع الوقود الزيتى من الزيت الحجرى الموجود فى الجبال المطلة على البحر الميت والذى تقدر كمياته بألفى مليون طن..

ثالثًا: إحياء المشروعات السياحية على طول القناة من خلال إنشاء بحيرات اصطناعية وفنادق وما شابه ذلك.

رابعًا: تحلية مياه البحر واستكمال مشروعات إعمار منطقة النقب.

خامسًا: استخدام القناة كسور وخندق أمنى استراتيجى لحماية إسرائيل من أى زحف عربى مستقبلى يأتى من الجنوب.

وكان أول طرح لمشروع وصل البحر الميت بالبحرين المتوسط والأحمر لأهداف ملاحية قد حدث فى عام ١٨٦٠ من خلال مشروع بريطانى.. لتكون هذه القناة بديلة عن قناة السويس الخاضعة فى ذلك الوقت للسيطرة الفرنسية.. ولكن مع احتلال الإنجليز فى مصر عام ١٨٨٢ وسيطروا على قناة السويس تراجع مشروع البحر الميت.. رغم أن الإنجليز كانوا قد أرسلوا فى عام ١٨٦٤ موفدًا إلى فلسطين لدراسة فكرة المشروع.. وقد نشر هذا الموفد كتابًا ضمنه تقريره إلى حكومة بلاده ونشر هذا الكتاب فى لندن تحت عنوان البحرالميت طريق جديد إلى الهند..

وفى أواخر القرن التاسع عشر تم عرض المشروع على هرتزل «مؤسس الصهيونية العالمية» عن طريق مهندس سويسرى.. وقد كتب هرتزل عن هذا المشروع فى كتابه «أولد نيولاند» والذى نشر فى عام ١٩٠٢..

وبداية من عام ١٩٣٧ بدء التخطيط الصهيونى الحقيقى لمشروع قناة البحرين.. عندما قام وفد من زعماء الصهيونية برئاسة «بن جوريون» بجولة فى منطقة البحر الميت.. وكان من نتائج هذه الجولة التفكير الجدى فى إنشاء القناة عن طريق بعض أصحاب بيوت الأموال اليهود.. ولكن التطورات العسكرية والسياسية فى فلسطين حالت فى ذلك الوقت دون ذلك.

وفى عام ١٩٤٤ أصدر البروفسور الأمريكى «والتركالاس» خبير الأراضى والمياه كتابًا تحدث فيه عن إمكان شق قناة للربط بين البحرين المتوسط والأحمر عن طريق البحر الميت.. ورأى أن هذا المشروع يمكن أن يوفر إمكانية الحياة لحوالى أربعة مليون يهودى من لاجئى أوروبا.. وعاود الزعماء الصهاينة تبنى الفكرة.. ولكن التنفيذ ظل صعبًا بسبب الصراعات المسلحة التى دارت بين العرب واليهود.. وبسبب وجود قطاع غزة والضفة الغربية خارج السيطرة الإسرائيلية حتى عام ١٩٦٧.. ولكن بعد توقيع اتفاقية «أوسلو» بين الفلسطينيين والإسرائيلين فى عام ١٩٩٣ واتفاقية وادى عربا بين الأردنيين والأسرائيلين فى عام ١٩٩٤ أصبح تنفيذ الحلم الصهيونى- من وجهة نظر إسرائيل- ممكنًا.. والشىء الملفت للنظر أن مشروع قناة البحر الميت

يعتبر ضمن البنود الأساسية للاتفاقيتين.. وكحجر أساس لمشروع تنمية وادى الأردن..

وفى عام ١٩٩٦ قامت شركة أمريكية متخصصة تسمى «هزدا» بعمل دراسة جدوى للمشروع.. وتم من خلال هذه الدراسة رسم خمس بدائل لمسارات مختلفة للقناة وكان أحد هذه المسارات يمر بالكامل فى الأراضى الأردنية.. وتم تحديد الأهداف الرئيسية للقناة فى المحاور التالية:

أولاً: إنقاذ بيئة البحر الميت..

ثانيًا: تحلية المياه وتوفير الطاقة..

ثالثًا: ترسيخ السلام فى المنطقة.

وذكرت الدراسة أن قناة البحر الميت تمثل بؤرة التوافق الدولى الإسرائيلى لفرض أمر واقع جديد فى منطقة الشرق الأوسط وتفريغ موقع مصر من جزء مهم من أهميته الاستراتيجية.. كما تساعد على تكوين جدار مائى عازل يخدم الأمن القومى الإسرائيلى..

وفى حقيقة الأمر تشكل هذه القناة مفتاحًا رئيسيًا من مفاتيح فهم الشرق الأوسط الكبير بالمفهوم الأمريكى- الإسرائيلى - الأوروبى.. مما يتضمنه من تفريغ عناصر القوة العربية المصرية من مضمونها الحقيقى.. واختلاق عناصر قوة مصطنعة تصب لصالح إسرائيل..

وحول تأثير قناة البحر الميت على قناة السويس، ذكر المهندس محمد عزت عادل الرئيس السابق لهيئة قناة السويس أن الهدف من هذا المشروع وغيره من المشاريع الإسرائيلية إلحاق الضرر بمصر اقتصاديًا خاصة أن قناة السويس تمثل المورد الثانى للعملات الأجنبية فى مصر.. والخطط الإسرائيلية منذ فترة كانت تنصب فى سحب جزء كبير من البترول والغاز الذى يمر بقناة السويس.. كما أن هناك مخطط إسرائيلى لإنشاء جسر برى بين إيلات وعسقلان.. وهناك بالفعل خط بترول استراتيجى يعمل بكفاءة ٦٠ مليون طن من «تل أبيب» حتى منطقة «أشكلون».. وكل هذه المشروعات وغيرها تهدف لإضعاف قناة السويس وجعلها فى موقف تنافسى ضعيف..

ويؤكد الخبراء أن الأمر خطير بالفعل.. وأن الرفض التام لنظرية المؤامرة والتهوين المستمر من شأن ما يفكر فيه الإسرائيليون هو جريمة كبرى.. لأن إسرائيل تفكر وتخطط لمثل هذه المشروعات منذ سنوات طويلة وهناك دراسات ووثائق فى

كبرى مراكز البحوث والجامعات الإسرائيلية.. وإسرائيل كانت تنتظر الفرصة فقط لإخراج هذه الأفكار والدراسات إلى النور ووضعها موضع التنفيذ وفى ظل العولمة والشرق الأوسط الكبير والظروف الدولية الأخرى فإن اتجاه الريح يسير نحو إسرائيل والتى سارعت بالفعل وأعلنت عن بدء مشروع قناة البحر الميت.. كمقدمة لإنشاء قناة كبرى تربط البحرين المتوسط والأحمر.. وهى حقيقة يجب أن نعترف بها.. وإذا كانت إسرائيل قد بدأت بالفعل فى قناة البحر الميت.. فيجب الأخذ فى الإعتبار أنها تفكر لجعل هذه القناة جزء من مشروعها الكبير بإنشاء قناة منافسة وبديلة لقناة السويس.. وللوقوف فى وجه هذا المخطط لابد من جعل «قناة السويس» فى وضع تنافسى أفضل.. فحقيقة الأمر أن هذه القناة هى مشروع تجارى واقتصادى بحت.. لم يأخذ أى أبعاد أخرى حتى الآن.. ولاشك أن موقف المنافسة فى حد ذاته جديد على قناة السويس.. فهذه القناة منذ افتتاحها فى عام ١٨٦٩ وهى بلا منافس على الإطلاق.. ومن هنا تخطيط الفكر الإدارى للقناة- سواء فى شركة القناة قبل التأميم أو فى هيئة قناة السويس بعد التأميم- على أساس فكرة الاحتكار وغياب أى منافس.. وهذا الفكر لابد من تطويره خصوصًا والعالم الآن أصبح يعج بالحلول البديلة.. وإيرادات قناة السويس من خلال الثلاثين سنة الماضية كان ٤ر٣٤ مليار دولار فقط أى ١ر٣٣ مليار دولار سنويًا.. وهو رقم تستطيع شركة عالمية متوسطة الحجم تحقيقه.. ولابد لتفويت الفرصة على أعداء مصر وقناة السويس جعلها فى وضع تنافسى لا يمكن تجاوزه.. أى أن تقوية وضع القناة فى حد ذاته كفيل بمنع ظهور أى بديل آخر لها.. لذلك لابد أن تقدم قناة السويس خدمة جيدة بسعر تنافسى لا يمكن تجاوزه.. ولابد من تجاوز الطريقة التى تدار بها القناة منذ إنشائها وحتى الآن.. وهى الطريقة التى تقوم فقط على تحصيل النقود من السفن العابرة ولا شىء آخر.. فإذا تمت مقارنة ما يحدث فى «جبل على» بدبى مع ما يحدث فى قناة السويس.. لكانت المقارنة فى غير صالح القناة بالمرة.. حيث يرفع «جبل على» شعار «قل لنا ماذا تريد.. وسوف نحققه لك» بينما لازالت قناة السويس تفرض شروطها على زبائنها.. وإذا كانت خدمة المرور وحدها غير كافية لتلبية رغبات السفن المارة بالقناة، فالبحث عن رغبات المستهلك وتلبيتها تعتبر حجر الارتكاز فى مجال المنافسة والاستثمار الأمثل.. فعصر الإنتاج الآن يقوم على أساس رغبات المستهلك وليس رغبات المنتج.. وفى هذا يؤكد خبراء الملاحة أن قناة السويس لازالت تدار بمنطق القرن التاسع عشر.. ولابد أن تقدم قناة السويس للتجارة المارة بها جميع

الخدمات التى تطلبها.. ولابد أن يكون هناك مناطق حرة دولية وخدمات دولية وأسواق تتعامل مع مختلف المنتجات التى تتطلبها السفن وأسواق العالم.. خصوصًا مع ضخامة التجارة التى تمر بالقناة والمقدرة بـ ٤٠٠ مليون طن سنويًا.. ولابد أن تكون الرسالة الموجهة لهذه التجارة قائمة على فكرة تبادل الربح..

ولغلق الطريق أمام قناة البحر الميت فى مجال منافسة قناة السويس لابد من استكمال الأزدواج المرورى للقناة ليصبح ١٪ وذلك لتوفير الوقت واستهلاك الوقود بالنسبة للسفن العابرة.. حيث أن السفينة التى تصل ميناء بورسعيد فى العاشرة صباحًا تضطر للانتظار حتى منتصف الليل حتى يسمح لها بالمرور.. وهو ما يرفع تكلفة الرحلة بالنسبة للسفن.. وبالتالى فازدواج القناة سيحقق مكاسب كبيرة للطرفين- القناة وملاك السفن- ولابد أيضًا من زيادة غاطس القناة وبأى ثمن ومهما بلغت التكاليف.. حيث أن التصميمات الموضوعة حاليًا للسفن المستقبلية هى تصميمات لسفن عملاقة تستطيع حمل من ١٢ إلى ١٥ ألف حاوية.. وهذا ما يدفع إلى ضرورة مسايرة تطورات السفن واتجاهات الترسانات العالمية..

لابد من الأخذ فى الاعتبار أن مشروع إنشاء قناة منافسة لقناة السويس هو أمر وارد تمامًا.. والحديث عن أن هذا المشروع يحتاج إلى تمويل ضخم يصل إلى ٣٤ مليار دولار من الصعب تدبيره.. هو حديث مغلوط.. ومخدر خطير المفعول.. فإسرائيل ومن خلفها اللوبى والمنظمات اليهودية تستطيع تدبير أضعاف هذا المبلغ.. وبسهولة تامة.. وفى وقت قصير جدًا.. ومما لاشك فيه أنها تستطيع استخدام تكنولوجيا متطورة للغاية لحفر وإدارة هذه القناة.. وتستطيع أيضًا أن تقدم العديد من الخدمات التقليدية والمتطورة للسفن العابرة .. والحديث أيضًا عن اقتصاديات وبأن لابد أن يكون مشروع خاسر هو فى الحقيقة خطأ استراتيجى آخر.. فالفكر اليهودى الإقتصادى المعروف منذ قرون عديدة.. والسيطرة اليهودية على التجارة العالمية.. والتضحيات المالية المؤقتة فى سبيل السيطرة على منطقة الشرق الأوسط.. وتهميش الدور المصرى أمور واردة.. ويجب من الآن أخذ المشاريع الصهيونية مأخذ الجد.. ولابد من تبنى مشروع قومى عاجل لمواجهة هذا الخطر وتطوير القناة بشكل كامل وعمل العديد من المشروعات المكملة.. فسياسة حصر دور القناة فى حيز تحصيل الرسوم فقط هو خطأ قاتل.. قد يعرض قناة السويس لخطر داهم يفقد مصر جزء مهم من قدراتها الاقتصادية والسياسية..

قناة السويس سيدة قنوات العالم

هناك ثلاثة وعشرون قناة ملاحية في العالم.. تتربع قناة السويس على قمتها جميعًا بكل المقاييس.. فمن حيث تاريخ الافتتاح قناة السويس هي الأقدم والتي تم افتتاحها في عام ١٨٦٩ بينما تأتي قناة أمستردام- بحر الشمال بهولندا في المرتبة الثانية من حيث تاريخ الافتتاح حيث تم افتتاحها في عام ١٨٧٦.. بينما شهد عام ١٨٩٥ افتتاح قناتين وهما قناة صولت سانت ميرى بكندا وقناة كييل بألمانيا..

ومن حيث المواصفات الفنية نجد أن قناة السويس تسير من أولها إلى آخرها بدون أي أهوسة تعيق وتعطل حركة الملاحة فيها، ولا يماثلها في هذه الخاصية سوى ست قنوات أخرى، وهذه القنوات هي «بورمونت- بور آرثر» بالولايات المتحدة الأمريكية وقناة «هوستون» بالولايات المتحدة الأمريكية أيضًا.. وقناة كورنيثا باليونان وقناة البلطيق البحر المتوسط بروسيا، وقناتان آخرتان بالولايات المتحدة الأمريكية وهما «كيب كود» و«شبسابيك ود يلاوير».. وبينما تحتل قناة «الفولجا دون» المرتبة الأولى في عدد الأهوسة حيث تخترقها ١٣ هويسًا.. وتأتي قناة «بنما» في المرتبة الثانية حيث تحتوى على ١٢ هويسًا.. وبنفس العدد من الأهوسة تأتي قناة «ألبيز» ببلچيكا.. بينما تحتوى قناة «ويلند» بكندا على ١١ هويسًا.. ومانشستر بإنجلترا على ١٠ أهوسة.. ونفس العدد لقناة موسكو- فولجا.. بينما تحتوى قناة «سانت لورانس» والتي تخترق أراضى الولايات المتحدة الأمريكية وكندا على ٧ أهوسة.. وهناك قناتان تحتوى كلٌ منهما على ٦ أهوسة وهما «جنت- ترنيون» والتي تخترق أراضى بلچيكا وهولندا و«ترولهات» بالسويد.. وثلاث قنوات تحتوى كل قناة منها على أربعة أهوسة وهي قنوات «صولت سانت ميرى» بالولايات المتحدة.. وقناة «أمستردام بحر الشمال» بهولندا وقناة أمستر دام راين بهولندا أيضًا.. وتوجد قناتان تحتويان على هوسين لكلٍ منهما وهما قناة شيكاغو بالولايات المتحدة الأمريكية وقناة ليك واشنطن

بنفس البلد.. بينما توجد قناة واحدة فقط تحتوى على هويس واحد وهى قناة «صولت سانت ميرى » بكندا..

وبالنسبة للطول تأتى قناة السويس فى المرتبة الثانية بطول إجمالى يبلغ ١٩٠ كيلو متر.. بينما تعتبر قناة البلطيق البحر المتوسط الأطول على مستوى العالم حيث يبلغ طولها ٢٢٧ كيلو متر.. وتأتى قناة موسكو - فولجا الروسية فى المرتبة الثالثة بطول ١٣٠ كيلو متراً بينما تحتل البير المرتبة الرابعة حيث يبلغ طولها ١٢٩ كيلو متراً..

وتحتل قناة السويس المرتبة الأولى من حيث أقصى غاطس مسموح بعبوره حيث يصل إلى ٦٢ قدماً.. وتحتل قناة بنما المرتبة الثانية حيث أقصى غاطس مسموح بعبوره يصل إلى ٤٠ قدماً.. وتحتل المرتبة الثالثة فى هذا المجال قناة «جنت - ترنيوزن» والتى تخترق أراض كلاً من بلچيكا وهولندا حيث يصل الغاطس المسموح به إلى ٣٨ قدماً.. وهناك العديد من هذه القنوات منخفضة العمق بشكل كبير جداً حيث يصل هذا العمق فى قناة نزولهات بالسويد إلى أقل من ١٥ قدم..

وأكبر دليل على تفوق قناة السويس الكاسح مقارنة حركة البضائع المارة بها بالقنوات الأخرى.. حيث يصل متوسط هذه الحركة إلى ٣١٢ مليون طن.. وتحتل قناة صولت سانت ميرى بالولايات المتحدة الأمريكية حيث لا تتعدى حركة البضائع بها ٧٢ مليون طن فى السنة.. وهناك قنوات لا تتعدى هذه الحركة فيها ٢ مليون طن مثل قناة ليك واشنطن بالولايات المتحدة الأمريكية..

قناة بنما

عقب افتتاح قناة السويس بسنوات قليلة وبالتحديد فى أوائل عام ١٨٨٠ تم تكوين شركة فرنسية برئاسة «فردينان دى ليسبس» مستفيد أمن نجاح حفر قناة السويس.. وكان هدف تلك القناة حفر قناة تربط بشكل مباشر بين المحيطين الأطلسى والهادى.. وكان دى ليسبس فى ذلك الوقت شيخ هرم فى الرابعة والسبعين من العمر..

كانت مغامرة كبرى بكل المقاييس لدرجة تشكك العديد من أتباعه فى إمكانية تنفيذ المشروع.. وأمام تصميم دى ليسبس أرسل ابنه شارل برقية من الإسماعيلية إلى والده فى باريس قال فيها «نحن معك.. تقدم ونحن نتبعك.. ومن ناحيتى فإنى سأفعل ذلك بنفس راضية وبدون أى أعتراض.. مهما كانت النتيجة.. فكل ما وصلت إليه مدين لك به.. وكل ما أعطيتنى إياه.. من حقك استرداده منى..

وتحققت مخاوف الجميع وفشل المشروع لأسباب عديدة، من أهمها تفشى البعوض الحامل لجراثيم الملاريا والحمى الصفراء.. وهما مرضان كانا فى ذلك

الوقت من الأمراض القاتلة مما أدى إلى هلاك أعداد كبيرة جدًا من عمال الشركة.. كما وقفت طبيعة الأرض المؤلفة من طبقات غير متماسكة ضد تنفيذ الفكرة.. فكانت هذه الطبقات تنزلق حاملة معها كميات هائلة من الرمال والأحجار.. وأمام هذه الظروف المعقدة تم إيقاف العمل فى المشروع.. وألقى القبض على معظم أعضاء مجلس إدارة الشركة بتهمة النصب والاحتيال.. وانتحر البعض منهم ومات شارل ابن دى ليسبس فى السجن بينما أطلق سراح دى ليسبس لكبر سنة فقد كان إذ ذاك فى السابعة والثمانين من العمر..

وفى عام ١٩٠٤ قامت الولايات المتحدة باستكمال مشروع الحفر ليتم افتتاح قناة بنما عام ١٩١٤.. وكان تدخل الولايات المتحدة قد تم بمقتضى معاهدة وقعت سنة ١٩٠٣ بينها وبين جمهورية بنما- التى كانت قد حصلت على استقلالها فى ذلك الوقت.. وكان من شروط هذه المعاهدة أن تستغل الولايات المتحدة القناة، وتحظى بالسيادة الكاملة على المنطقة الواقعة فيها والتى تبلغ مساحتها ١٦٧٦ كيلو متر مربع.. وكانت هذه السيادة إلى الأبد.. وذلك مقابل ضمان استقلال الجمهورية ومنحها عشرة ملايين دولار.. ومنحة سنوية قدرها ٢٥٠ ألف دولار تسدد اعتبارًا من سنة ١٩١٢.. وفى عام ١٩٣٦ تم عقد معاهدة أخرى رفعت بمقتضاها المنحة السنوية إلى ٤٣٠ ألف دولارًا ثم إلى مليون و٩٣٠ ألف دولارًا فى عام ١٩٥٥.. وفى أعقاب قيام مصر بتأميم قناة السويس قامت مظاهرات واحتجابات ضخمة فى كل أنحاء بنما لتعديل معاهدة ١٩٠٣ والمطالبة بصفة خاصة بالسيادة على المنطقة وزيادة المنحة وتخلى الولايات المتحدة الأمريكية عن أى حق دائم لها على القناة.. وفى أعقاب هذه الاضطرابات أبدت الولايات المتحدة الأمريكية استعدادها لإشراك بنما فى استغلال القناة والتنازل عن جزء كبير من أراضى المنطقة مع الاحتفاظ بقواعد حربية بحجة الدفاع عن القناة..

وقناة بنما تقع فى جمهورية بنما وهى إحدى جمهوريات أمريكا الوسطى.. وهذه القناة تصل المحيط الأطلنطى بالمحيط الهادى.. ويقع الجزء الأكبر من قناة بنما فى مستوى بحيرة «جانون» التى يبلغ منسوب سطحها ٢٦ مترًا فوق سطح البحر.. لذلك تم تزويدها بثلاثة أهوسة مدرجة.. وتسمح هذه الأهوسة بعبور سفينتين معًا فى اتجاه واحد.. أو اتجاهيين متضادين.. وتعمل جميع أهوسة القناة أتوماتيكيًا.. وباستخدام تكنولوجيا متقدمة للغاية.. وطول القناة بمدخليها على المحيط الهادى والأطلسى ٨٢٫٣ كيلو متر.. وأقل عرض لها ١٢٫٨٠ مترًا.. وأقصى غاطس مسموح بعبوره يصل إلى ٣٨ قدمًا.. وتستغرق المدة اللازمة لعبور السفينة للقناة ثمانى ساعات.. وهو زمن قياسى نظرًا لوجود الأهوسة بالقناة..

وكـان رئيس قناة بنمـا يلقب بحـاكم القناة لأنه كـان المسـئـول عنهـا وعن المدن والمناطق المحيطة بالقناة.. اى معظم جمهورية بنما..

قناة كيل

قناة كييل قناة مهمة جداً.. تربط بحر الشمـال ببحر البلطيق.. وترجع فكرة هذه القناة إلى سنة ٩٠٠ ميلادية.. وكانت بداية الحفر فى عام ١٧٧٧.. وانتهى هذا العمل فى عـام ١٧٨٥ وعـرفت فـى هذا الوقت بـاسم قناة إيدر.. وكـانت هذه القناة مـزودة بستة أهوسة عند طرفيها من سنة أفتتاحها إلى عام ١٨٩٥.. وكانت صالحة للملاحة للسفن الصغيرة الحجم فقط التى لا تتجاوز حمولتها ٤٠٠ طن..

وفى يوم ٣ من يونيو ١٨٨٧ شـرعت الحكومـة الألمانيـة فى حـفـر القناة الحاليـة.. وكان ذلك فى عـهد القيصر «ويليم» لذلك عرفت هذه القناة باسمه.. وكانت تكاليف حفر هذه القناة قد تم تدبيرها من أموال التعويض التى دفعتها فرنسا لألمانيا عن أضرار حرب ١٨٧٠..

وفى سنة ١٨٩٥ تم الانتهاء من أعمال الحفر.. حيث تم رفع ٨٢ مليون متر مكعب من الرمال والصخور..

وتم افتتاح القناة رسمياً للملاحة يوم ٢١ من يونيو ١٨٩٥..

وفى خلال الفترة من عـام ١٩٠٧ إلى عـام ١٩١٤ تم توسيع القناة لتواجة الزيادة المطردة فى حجم السفن العابرة.. واستلزم توسيعها رفع ١٠٠ مليون متر مكعب من الرمـال والصـخور.. وقناة كييل تقع شمال ألمانيـا.. وتمتد من ميناء كييل إلى مصب نهر الألب.. وتتصل بحر البلطيق ببحـر الشمـال.. ويبلغ طول القناة ٩٩ كيلو متـراً.. ومتوسط عرضها عند سطح الماء ١٠٣ أمتار.. وعمقها ١١متراً.. ويربط ضفتى القناة نفق و٦ كـبـارى منهـا خـمـسـة كـبـارى مـعلقة على ارتفـا ع ٤٢ مـتـراً فـوق سطح الماء وعرض مجراها الملاحى ١٥٠ متراً و ١٥ معدية مـختلفة الأشكال والأحجام.. منها معدية معلقة.. والسبب فى هذا العدد الكبير من الجسور إلى اختراق القناة لمناطق آهلة بالسكان.. وتضاء القناة ليلاً بواسطة ١٢٠٠ مصبـاح قوى على طول ضفتيها تضيف عليها منظراً ساحراً..

والقناة مـزودة بهـويسين مـزدوجين كل هويس فى طرف من طرفى القناة.. وذلك للسماح بعبور سفينتين معاً فى اتجاه واحد أو فى إتجاهين متضادين فى الوقت نفسه..

ويرجع السبب فى انشاء الهويسين لاختلاف منسوبى المياه بين بحرى البلطيق والشمـال.. ولتلافى التيارات الضارة بالملاحة الناشئة عن الفرق بين كثافتى المياة

المالحة الداخلة فى القناة والمياة العذبة الخارجة منها، وأقصى غاطس مسموح لعبور القناة هو ٣١ قدماً، وأقصى طول للسفن المسموح لها بالعبور هو ٣٣٠ متراً وأقصى عرض ٤٥ متراً.. ويبلغ متوسط مدة عبور السفن لقناة كييل ٨ ساعات..

وتوفر القناة ٧٩٠ كيلو متر بتجنيبها للسفن الدوران حول الدانمرك .. وأقصى سرعة مسموح بها فى أثناء عبور القناة ١٥ كيلو متراً فى الساعة.. ومتوسط عدد السفن العابرة سنوياً حوالى ٩ آلاف سفينة صافى حمولتها ٤٤ مليون طن..

قناة كورينثيا

فى العصور القديمة كانت مدينة كورينثيا اليونانية مدينة للملذات والملاهى والملاعب الرخامية الساحرة.. وكانت تشبه فى عصرنا الحالى «مدينة مونت كارلو».. وكانت السفن تنقل على عربات يجرها العبيد والبقر.. من مدينة تسمى بوزيدونيا على خليج كورينثا إلى مدينة أسميا على بحر إيجا.. ومن هذه المدينة تستأنف سيرها فى البحر.. وهذا الطريق البرى بناه الأمبراطور كورينثا برياندر سنة ٦٠٠ قبل الميلاد وهو أحد حكماء اليونان السبع.. وذلك حتى تتجنب السفن مشقة ومخاطر الدوران حول شبه جزيرة المورة..

وكان «كورينثا برياندر» قد فكر فى ذلك الوقت فى الوصل بين بحرى إيجه والأيونى غير أنه عدل عن ذلك لاقتناعه بخرافة كانت سائدة فى ذلك الوقت بأن حفر هذه القناة قد يثير غضب إله البحر «نبتون»..

وفى عام ٣٠٧ قبل الميلاد بدأ الملك المقدونى ديمتريوس فى حفر القناة.. واقترب من الانتهاء منها.. لكنه توقف عن العمل عندما أخبره الخبراء بأن منسوب المياه فى خليج كورينثا أعلى بعشرة أمتار عنها فى بحر إيجة..

وفى عام ٦٧ ميلادية فكر الإمبراطور نيرون - عند زيارته لمدينة كورينثا لمشاهدة الألعاب الأوليمبية - فى حفر القناة.. وبدأ فعلاً فى الدراسات الخاصة بذلك.. ولكن مقتله فى عام ٦٨ ميلادية حال دون تنفيذ المشروع.. ولا تزال آثار محاولات نيرون باقية حتى الآن..

وبعد مقتل نيرون لم يفكر حاكم آخر فى حفر القناة لأكثر من ١٨ قرناً حتى تحررت اليونان ونالت استقلالها، فأعيد التفكير فيها من جديد..

وفى عام ١٨٨١ وعلى أثر نجاح حفر قناة السويس قام الحكومة اليونانية بتكليف شركة فرنسية بحفر قناة كوريثينا.. وبدأ الحفر فى سنة ١٨٨٢ فى احتفال ضخم.. ولكن هذه الشركة الفرنسية تعرضت لأزمة مالية خانقة تسببت فى وقف العمل بالمشروع.. وفى عام ١٨٩٠ قامت شركة يونانية باستكمال العمل فى المشروع فأنجزته بنجاح حيث انتهى

العمل فى المشروع فى أغسطس سنة ١٨٩٣.. وتم افتتاح القناة رسميًا للملاحة يوم ٩ من نوفمبر سنة ١٨٩٣. ومن خلال أحداث الحرب العالمية الثانية قامت القوات البريطانية التى كانت تحتل اليونان بنسف الجسر الذى كان يربط ضفتى القناة لحماية قواتها المنسحبة أمام هجوم القوات الألمانية..

وأعادت القوات الألمانية والإيطالية بناء الجسر بعد احتلال اليونان.. ولكن هذه القوات عند انسحابها أمام هجوم الحلفاء فى عام ١٩٤٤ نسفت الجسر مرة أخرى.. وقامت بإلقاء حوالى نصف مليون طن من الأنقاض والمخلفات فى مجرى القناة..

وبعد أنتهاء الحرب قامت الحكومة اليونانية بمجهود جبار لتطهير القناة والتى أعيدت الملاحة إليها يوم ٥ من يونيو ١٩٤٨..

وقناة كورينثا تقع فى جنوب شرق اليونان.. وتصل بحر إيجة بالبحر الأيونى مباشرة.. بدون استخدام أهوسة.. وقد حفرت القناة فى أرض صخرية.. ووسط جدارين مرتفعين من الصخور..

وطول القناة ٦٣٠٠ متر.. وأقل عرض لها عندى مستوى سطح الماء ٢٤٫٦٠ مترًا.. وعمقها ثمانية أمتار..

ويوجد بالقناة ثلاثة جسور علوية عند منتصفها تقريبًا..

وأحد هذه الجسور يستخدم لمرور القطارات.. والجسران الآخران يستخدمان لعبور المشاة والسيارات فى كلا الاتجاهين.. كما توجد فى طرفى القناة معديات تستخدم لعبور المشاة والسيارات قليلة العدد فى المنطقة الجبلية قليلة السكان التى تجرى فيها القناة..

وأقصى غاطس للسفن العابرة ٢٤ قدمًا، وأقصى عرض مصرح به للعبور هو ١٧٫٣٧ مترًا.. ومتوسط مدة العبور فى القناة ٥٠ دقيقة..

وتوفر القناة للسفن التى تمر بها ٣٢٣ كيلو مترًا بتجنب الدوران حول شبه جزيرة المورة..

ويتم قطر السفينة العابرة إجباريًا إذا زادت حمولتها على ٨٠٠ طن..

ويتولى إرشاد السفن فى القناة مرشدان.. أحدهما يتسلم عجلة القيادة طلية فترة العبور.. والآخر يقوم بتنبيه زميله.. بشكل مستمر.. إلى مقدار المسافة بين جسم السفينة وضفة القناة، نظرًا لضيقها الشديد..

ويبلغ متوسط عدد السفن التى تعبر القناة سنويا ٧٧٠٠ سفينة تقدر رسوم عبورها بحوالى ٤٠٠ ألف جنيه إسترلينى وتبلغ حمولتها الصافية حوالى ٤ ملايين من الأطنان..

فرسان التأميم الأربعة
«مسك الختام»

م/ محمود يونس:

ولد محمود يونس فى حى السيدة زينب بالقاهرة فى يوم ٣ من أبريل سنة ١٩١٢..

دخل مدرسة محمد على الإبتدائية .. وكان زميلاً لكل من فتحى رضوان وأحمد حسين ومختار التتش..

ثم دخل مدرسة الخديوية الثانوية.. وحصل على البكالوريا محققًا الدرجات النهائية فى مواد الرياضيات..

ولأن جده «يونس الحكيم» كان طبيبًا أمره والده بدخول مدرسة الطب.. ليتخرج منها طبيبًا مثل جده.. ولكنه كان يود دراسة الهندسة.. فرسب فى السنة الإعدادية بكلية الطب.. ليتركها بعد أن رفض دخول الملحق.. ويقنع والده بدخول مدرسة الهندسة الملكية سنة ١٩٣١.. وبعدها تحولت المدرسة إلى كلية الهندسة تابعة لجامعة القاهرة..

ومن خلال دراسته للهندسة انتخب عضوًا بمجلس إدارة لجنة الطلبة التنفيذية العليا للجامعات والمعاهد العليا والمدارس الثانوية والفنية.. ومن خلال هذه الفترة كان الطالب محمود يونس من زعماء طلبة الجامعة الذين قادوا المظاهرات.. وفى هذه المظاهرات تم فتح كوبرى عباس لمنع المظاهرات التى نظمها الطلبة من العبور من الجيزة إلى القاهرة واستشهد فى ذلك اليوم الشهيد عبد الحكم الجراحى وبعض زملائه برصاص قوات الاحتلال البريطانى.. وقام محمود يونس من خلال هذه الأحداث بنقل الشهيد الجراحى وأربعة من زملائه الجرحى إلى سيارة زميله طالب الزراعة عباس قورة حيث نقلوهم إلى المستشفى..

وبعد تخرج المهندس محمود يونس من كلية الهندسة عمل مهندسًا بمصلحة الميكانيكا والهندسة.. ثم التحق بالجيش، وفى عام ١٩٤٢ حصل على ماجستير العلوم العسكرية من كلية أركان الحرب ثم على دبلوم هندسى من جامعة بنسلڤانيا بالولايات المتحدة الأمريكية سنة ١٩٤٧..

وفى أعقاب ذلك عمل بالتدريس فى كلية أركان الحرب.. وفى هذه الكلية تعرف على الضابط جمال عبد الناصر الذى كان قد التحق بالكلية طالبًا.. وكان المهندس محمود يونس فى خلال هذه الفترة يقوم بتدريس مادة الإدارة والتحركات.. وبعد سنوات تخرج جمال عبد الناصر فى كلية أركان الحرب.. حيث عين فيها مدرسًا للشئون الإدارية وكان مكتبة فى غرفة واحدة مع المهندس محمود يونس.. وقد نشأت بينهما فى خلال هذه الفترة صداقة قوية.. وفى أعقاب قيام ثورة يوليو سنة ١٩٥٢ تم تعينه مديراً للمكتب الفنى لمجلس قيادة الثورة.. وفى خلال هذه الفترة تعرف على المهندس عبد الحميد أبو بكر- الرجل الثانى فى عملية التأميم..

فى عام ١٩٥٣ اشترك فى اللجنة الوزارية لتشكيل مجلس الإنتاج.. ثم عين فى المجلس الدائم لتنمية الإنتاج القومى..

وبعد ذلك تم تعينه عضواً منتدبًا لمعمل تكريرالبترول الحكومى بالسويس ورئيسًا للجمعية التعاونية للبترول..

وفى عام ١٩٥٥ ترك الخدمة بالقوات المسلحة برتبة قائمقام (عقيد).. حيث عين رئيسًا وعضواً منتدبًا للهيئة العامة للبترول.. وانتخب عدة مرات نقيبًا للمهندسين.. وانتخب بعد ذلك رئيسًا لاتحاد نقابات المهندسين فى اتحاد الدول العربية المتحدة..

وقد اختاره الزعيم جمال عبد الناصر لقيادة عملية تأميم شركة قناة السويس.. حيث أدى دوره فى هذه المهمة على خير ما يكون..

وكان قد تم تعيينه فى أول مجلس إدارة لهيئة قناة السويس كنائبٍ للرئيس وعضوٍ منتدب وذلك من خلال القرار الجمهورى رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٦..

وفى عام ١٩٥٧ تم تعيين المهندس محمود يونس كرئيس لهيئة قناة السويس..

ومن خلال مشواره فى العمل تم انتخابه نقيبًا للمهندسين فى سنوات ١٩٥٤و ١٩٥٥ و١٩٥٧..

كان عضواً فى نادى الجزيرة ونادى سبورتنج بمصر الجديدة ورئيسًا للنادى العام لهيئة قناة السويس كما تم انتخابه كوكيل لاتحاد كرة القدم..

تم انتخابه لدورتين كعضو فى مجلس الأمة..

حصل على العديد من النياشين والأوسمة كان من أهمها:

نيشان الجمهورية من الدرجة الثالثة- نيشان الخدمة العسكرية من الدرجة الأولى- وسام النجمة العسكرية- نيشان التحرير- نيشان فلسطين - نيشان النيل من الدرجة الثالثة - نيشان الاستحقاق من الدرجة الأولى - الوشاح الأكبر لوسام

العلم اليوغسلافى - وسام الفارس الأكبر للوسام الوطنى البنمى..

فى شهر أكتوبر من عام ١٩٦٥ ترك هيئة قناة السويس.. وتولى منصب نائب رئيس الوزراء لقطاع النقل والمواصلات.. توفى المهندس محمود يونس يوم ١٨ من أبريل سنة ١٩٧٦ عن أربعة وستين عاماً..

وعلى طوال الخمسين سنة الماضية ارتبط اسم المهندس محمود يونس فى أذهان الناس بذكرى تأميم قناة السويس..

فهو الرجل الذى قام بتنفيذ عملية التأميم والاستيلاء على القناة ومنشآت شركتها بطريقة هادئة وحاسمة أذهلت كل المراقبين لأحداث هذه الليلة الخالدة.. وبعد أقل من شهرين من التأميم وضع محمود يونس موضع الاختبار المصيرى عندما انسحب الموظفين الأجانب وعلى رأسهم المرشدين.

فى محاولة لجعل الملاحة تضطرب وتعود السيطرة الاستعمارية.. ومرة أخرى اجتاز المهندس محمود يونس الامتحان بكفاءة أثارت إعجاب العالم..

وبمجموعة من المرشدين المصريين واليونانيين.. وتغيير ذكى فى نظام عبور البواخر استطاع الرجل أن يؤكد كفاءة أبناء الفراعنة وقدرتهم فى مواجهة الضغوط الاستعمارية بالاصرار والتحدى..

بعد ذلك بأيام اجتاز محمود يونس الاختبار الثالث.. فقد استطاع فى أسابيع قليلة أن يفرغ من تطهير المجرى الملاحى من آثار العدوان الثلاثى.. وأن يعيد الحياة إلى الوحدات البحرية والورش التى دمرتها الأعمال العسكرية.. فأنقذ بذلك ثروة من المهمات تقدر بعشرات الملايين من الجنيهات..

وعلى أكتاف العمال العرب بقيادة محمود يونس، قامت صناعة السفن العربية داخل ورش الصيانة التى تحولت إلى ورش إنتاج ليتم إنتاج أول سفينة عربية حمولة ٣ آلاف طن..

والشىء الملفت للنظر أن المهندس محمود يونس الرجل الذى أدار أكبر وأهم شريان حيوى ملاحى فى العالم.. رجل بسيط جداً.. وابن بلد.. وظل يعتبر كل العاملين فى هيئة قناة السويس أخوة.. وكان جميع العمال والموظفين يعرفونه معرفة شخصية.. وكان لا يمانع من أن يجلس لوقت طويل مع عامل بسيط ليشترك معه فى حل مشكلة عائلية تعكر صفو حياته.. فقد كان يؤمن بأن قناة السويس كلها أسرة واحدة..

كان يذهب إلى مكتبه يوميًا قبل الثامنة ولا يعود قبل منتصف الليل.. وكان فى معظم أيام السنة لا يرتدى سوى القميص والبنطلون.. وكان لا يدير القناة من داخل مكتبه بقدر ما يديرها من فوق ضفاف القناة ذاتها..

كانت لسنوات طويلة يعيش بمفرده بمدينة الإسماعيلية.. فقد ظلت أسرته المكونة من زوجته وولديه وابنته تعيش فى القاهرة..

وكان الرجل يتميز بإيمانه العميق بالأجيال الجديدة.. ويرفض بشدة الفكرة التى تقول أن الخبرة لا تعوض ولابد أن تستمر، ويقول أن الأجيال الجديدة قادرة على حمل المسئولية بكفاءة كبيرة..

وفى عام ١٩٦٥ كان ترتيب مرتب المهندس محمود يونس بهيئة قناة السويس رقم ٤٢ أى أن هناك ٤١ شخصًا كانوا يتقاضون مرتبات أكبر منه..

ومع ذك رفض فى نفس العام مبلغ ٢٥ ألف جنيه قيمة مكافآت سنوية تجمعت له بحكم عضويته لمجالس إدارات بعض شركات قطاع البترول.. مكتفيًا براتبه من هيئة قناة السويس..

وللمهندس محمود يونس مواقف إنسانية لا تنسى من خلال إدارته لهيئة قناة السويس.. ومنها ما حدث فى عام ١٩٦٤ عندما غرقت قاطرة الإرشاد منقذ فى ميناء بورسعيد.. ومات فى هذا الحادث ٣ رجال كانوا فى غرفة الآلات.. وأمام مبنى هيئة قناة السويس شاهد المهندس محمود يونس زوجات الشهداء والأسى يمزقهن تمزيقًا..

وفى الحال أصدر قرارًا.. بأنه إلى جانب المكافآت والمنح التى صرفت لهذه الأسر.. يتم تعيين الزوجات الثلاث فى أى قسم من أقسام هيئة قناة السويس..

وفى هذه اللحظة تهامس المديرون الموجودون عن كيفية تنفيذ هذا القرار.. وكل عمال وموظفين الهيئة من الرجال..

وسمع المهندس محمود يونس بعض الهمسات.. فقال:

فى الإدارة الطبية مثلاً:

وبالفعل تم تعيين الزوجات الثلاث..

وفى خلال عام واحد.. كن قد تحولن إلى ممرضات من الدرجة الأولى..

وبعد وفاة محمود يونس بأربعة أيام فقط كتب رفيق طفولة وشباب محمود يونس الأستاذ أحمد حسين فى جريدة الجمهورية ليقول:

كان لمحمود يونس دورٌ بارزٌ فى مشروع القرش.. والذى كانت فكرته تقوم على جمع قرش من كل مصرى فى كل عام لبناء مصنع.. وكان المشروع لا يزال فى دور التخطيط والتفكير والإعداد، وحدث أن تقدمت دار الهلال وأعلنت عن رغبتها فى أن تصدر عددًا خاصًا من إحدى مجلاتها «الدنيا المصورة» على أن تتبرع بدخله لمشروع القرش.. ووقفت أنا وأخى فتحى رضوان الذى أشرف على إعداد المجلة..

وقفنا نشـهد المجلة وهى تطبع فى مراحلها الأخيرة.. وإذا بمحمود يونس يتقدم قائلاً لماذا لا نوزع نحن طلبة الجامعة بأنفسنا هذه المجلة.. وكانت فكرة لم تخطر لنا على بال..

وأخذ مائة نسخة.. وكنا فى منتصف الليل.. وبعد نصف ساعة إذا به يعود معلنا أنه وزعها بسهولة فقد أقبل الجمهور على شرائها.. وطلب غيرها..

واندفع الشباب الذى كان موجوداً لفعل نفس الشىء وعلى رأسهم الدكتوران نور الدين طراف وفخرى أسعد..

م/ عبد الحميد أبو بكر:

المهندس عبد الحميد أبو بكر.. من مواليد ٢٣ من سبتمبر سنة ١٩٢٣.. تخرج فى كلية الهندسة بجامعة القاهرة عام ١٩٤٨..

حصل على شهادة A. M. P من جامعة هارفارد بالولايات المتحدة الأمريكية سنة ١٩٦٢..

التحق بالجيش وكان ضابطًا مهندسًا.. شارك فى حرب فلسطين سنة ١٩٤٨..

سنة ١٩٥٢ وفى أعقاب قيام الثورة مباشرة انتدب للعمل بالمكتب الفنى فى مجلس قيادة الثورة ومجلس الإنتاج والبترول.. وكان أحد الذين أسهموا فى تكوين وتدعيم صناعة البترول الوطنية عندما قام بإنشاء الهيئة المصرية العامة للبترول.. وهى أول هيئة وطنية فى العالم العربى فى ذلك الوقت تتولى شئون البترول.. وفى سنة ١٩٥٦ كان أول سكرتير عام للهيئة المصرية العامة للبترول عند إنشائها فى ذلك الوقت..

أسهم فى إنشاء معمل تكرير البترول بحمص فى سوريا.. فى يوليو من عام ١٩٥٦ كان ثانى المهندسين الثلاثة الذين كلفوا بالتحضير لتنفيذ عملية تأميم قناة السويس..

عقب التأميم عين فى وظيفة السكرتير العام وعضو مجلس إدارة هيئة قناة السويس.. وظل يعمل فى الهيئة حتى عام ١٩٦٤..

سنة ١٩٦٤ ترك العمل بهيئة قناة السويس، ليتم تعيينه كأول رئيس لشركة مصر للبترول.. وذلك بعد أن عهد الرئيس جمال عبد الناصر إليه قيادة عملية تأميم شركة «شل» للبترول.. وشركة «شل» للكيماويات وإدماجهما مع ١٧ من شركات البترول والنقل، وأصبح اسمها شركة مصر للبترول - أعير لمدة أربع سنوات للعمل فى كلٍّ من اليونان وسويسرا .. سنة ١٩٧٤ أنشأ شركة بترول الدلتا (بلاعيم حاليًا).. وعين رئيسًا لها.. وهذه الشركة كانت أولى الشركات التى أنتجت الغاز الطبيعى فى مصر..

سنة ١٩٧٨ أنشأ شركة الغازات البترولية (بتروجاس) وعين رئيسًا لها أيضًا..

سنة ١٩٨٣ أنشأ شركة مشروعات الغاز الطبيعى «إيچيبت جاس».. وعين رئيسًا لها.. وقام بتنفيذ أضخم مشروع لتوصيل الغاز الطبيعى للمنازل..

وفى خلال سنوات دراسته فى كلية الهندسة جامعة القاهرة.. انتخب عضو مجلس إدارة لجنة الطلبة التنفيذية العليا للجامعات والمعاهد العليا والمدارس الثانوية

والفنية لحزب الوفد، وكان أحد زعماء الطلبة الذين قادوا مظاهرات طلبة الجامعة فى حادثة كوبرى عباس- فبراير ١٩٤٨- عندما فتحت الحكومة المصرية فى ذلك الوقت الكوبرى لمنع المظاهرات من الوصول إلى وسط القاهرة.. فقام مع بعض زملائه بإغلاق الكوبرى.. وكان ضمن آلاف من طلبة الجامعة الذين أصيبوا فوق الكوبرى..

وبعد حادثة كوبرى عباس تكونت لجنة وطنية من جميع كليات الجامعة وتم انتخابه عضواً فى هذه اللجنة.. وتعتبر هذه من أهم اللجان الوطنية فى تاريخ الجامعة..

كانت له مواقف وطنية كثيرة وقد اعتقل عدة مرات..

كما أنتخب عضو اتحاد كلية هندسة القاهرة لعدة مرات أيضاً..

ورغم أن المهندس/ عبد الحميد أبو بكر هو الوحيد من بين طاقم التأميم الأساسى الذى لم يتولَّ رئاسة هيئة قناة السويس إلا أن بصماته من خلال تنفيذ هذه الأيام التاريخية لا يمكن نسيانها.. بل ولازال بعضها موجوداً حتى وقتنا هذا، ومنها شعار هيئة قناة السويس نفسه (ق. س).. حيث كان الجعران هو شعار الشركة المؤممة.. وقام المهنس عبد الحميد أبو بكر باقتراح أو تصميم شعار الهيئة عندما اقترح على المهندس محمود يونس وضع دائرة مكتوب فى داخلها (ق. س) باللون الأسود على الجعران.. ثم بعد ذلك توضع شارة (ق. س) داخل دائرة باللون الأسود.. وتكون الأرضية باللون الأزرق لحين رفع الجعران نهائياً..

ووافق المهندس محمود يونس على هذا الاقتراح المؤقت السريع.. وذلك لحين استقرار الأمور.. وتعلن هيئة قناة السويس عن مسابقة لإعداد شعار جديد.. ولكن هذا الشعار لم يتغير حتى الآن.. وأصبح شعار هيئة قناة السويس إلى الأبد..

ومن مفارقات القدر أن الرجل الذى أجاب الرئيس جمال عبد الناصر يوم ٢٤ من يوليو ١٩٥٦ عندما سأله عن معلوماته عن قناة السويس بأنه لا يعرف عنها سوى أنه يوجد فى بورتوفيق ناد اسمه «النادى الفرنساوى» يتناول فيه الغذاء عندما يأتى ضيوف أجانب لزيارة معمل البترول الحكومى بالسويس، ويشاهد من شرفته السفن المارة فى القناة.. هذا الرجل وبعد يومين من هذه الإجابة يشارك وبدور مهم جداً فى عملية تأميم قناة السويس.. خصوصاً فى أعقاب انسحاب المرشدين الأجانب ليلة ١٤/١٥ من سبتمبر.. عندما شارك المهندس محمود يونس فى إدارة الأزمة بحنكة وإصرار فوتا على شركة القناة ومن خلفها قوى الاستعمار الخطط التى كانت ترمى لإفشال تأميم قناة السويس..

م/ مشهور أحمد مشهور

من مواليد عام ١٩١٨.. فى قرية «السعديين» شرقية من أسرة عريقة.. درس عدد كبير من أبنائها بالأزهر الشريف.. وكانت نشأته الأولى قد غلب عليها الطابع الدينى وحول هذا يقول الرجل أن القرآن الكريم كان أول ما قرأت فى حياتى..

وعندما شارك فى عملية تأميم قناة السويس كان برتبة بكباشى - مقدم- فى الجيش المصرى..

وقد جاءت الأوامر إليه وباقى العسكريين المشاركين فى ثلاث كلمات عسكرية وهى «جهز ربط قرش».. ومعناها أن المطلوب القيام بمهمة سرية فى مكان سرى..

وبحاسته العسكرية الفريدة كان الوحيد الذى تنبأ بهدف العملية التى خرجوا من أجلها.. عندما راح يبنى استنتاجاته بأسلوب التداعى من حقيقة إلى أخرى.. فقد عرف أن اتجاه السيارات إلى الإسماعيلية.. وكمهندس وضابط أركان الحرب ظل يتساءل: ماذا فى الإسماعيلية يمكن أن يكون هدفًا لعملية سرية.. وموضوعًا يمكن أن يشير إليه جمال عبد الناصر فى الخطاب الذى كان محددًا له مساء هذا اليوم..

وأجاب المهندس مشهور عن سؤاله بأن الرئيس بالقطع سيرد على سحب أمريكا وإنجلترا لعرض تمويل مشروع السد العالى.. وكان قد سبق وأن أشار عبد الناصر إلى هذا فى خطاب له يوم ٢٤ من يوليو بمسطرد..

وكانت أفكار المهندس مشهور تدور حول أنه ليس فى هذه الجهة سوى سيناء وإسرائيل والقاعدة البريطانية السابقة.. وشركة قناة السويس.. والأمر إذن ينحصر فى هذه الاحتمالات.. وحول هذا يقول المهندس عبد الحميد أبو بكر فى مذكراته:

«فى الطريق الزراعى بعد أن مررنا بمسطرد.. وحرارة الجو تلهب الأسفلت الذى تصاعد منه بخار حار وساخن.. أخذ مشهور يردد.. لا أظن أنها عملية عسكرية.. وأن معلوماته عن هذه المنطقة تقول: إن قناة السويس من وجهة النظر الحربية ليست إلا عائقًا عسكريًا.. يعطل مجرى التقدم والتأخر فى الصحراء.. وعندما كان يدرس فى كلية أركان الحرب.. أعد بحثًا موضوعه هل تدافع مصر عن القناة.. أو أن القناة هى التى تدافع عن مصر؟.. أيهما يحمى الآخر؟!

ثم نظر إلى قائلاً «قول لى إحنا رايحين فين»..

فقلت له: أنازيك لا أعرف شيئًا..

فنظر إلى مستنكرًا وقال: «معقول.. ح قولك.. إحنا رايحين نأمم قناة السويس..»

فنظرت إليه مصطنعًا الاندهاش قائلاً: «تأميم!.. يعنى إيه تأميم؟!.. نحن لا نفهم الآن إلا فى البترول»..

واستمر مشهور فى شرح مبرراته لهذا الاستنتاج.. وأنا أحاول أن أثنيه عن التفكير فى هذا الموضوع بل محاولة تغيير موضوع الحديث برمته..»

وإلى هنا وينتهى حديث المهندس عبد الحميد أبو بكر..

لنعود للحديث عن مرحلة ما بعد التأميم حيث عمل المهندس مشهور أحمد مشهور مساعدًا لرئيس هيئة قناة السويس منذ تأميمها عام ١٩٥٦، ثم مديرًا للترسانة البحرية.. فمديرًا للتحركات وعضوا بمجلس إدارة الهيئة منذ مايو ١٩٦٤..

عمل أمينًا للاتحاد الأشتراكى العربى فى الإسكندرية عام ١٩٦٥.. ثم عضوًا بالمؤتمر القومى..

انتخب أمينًا للأتحاد الأشتراكى بالإسماعيلية.. ثم عضوًا باللجنة المركزية للاتحاد الاشتراكى عن الإسماعيلية عام ١٩٦٨..

عين رئيسًا لهيئة قناة السويس فى ١٤ من أكتوبر عام ١٩٦٥ خلفًا للمهندس محمود يونس..

وفى أعقاب العودة من التهجير فى عام ١٩٧٤ تم انتخابه كعضو مجلس الشعب عن دائرة الإسماعيلية..

ومن خلال أحداث حرب يونيو ١٩٦٧ تعرض المهندس مشهور أحمد مشهور لاختبار فى غاية الأهمية.. وذلك عندما اتصل به سامى شرف من مكتب رئيس الجمهورية.. وأبلغه بقرار جمال عبد الناصر بإغراق جميع الوحدات البحرية الخاصة بهيئة قناة السويس .. وكانت خسائر هذا القرار تتعدى مئة مليون جنيه بأسعار هذا الوقت.. كما أن الهيئة فى حالة تنفيذه سوف تدمر كل ما يمكن أن تحتاج إليه من روافع ولنشات ومعدات تطهير.. وكان قرار رئيس هيئة قناة السويس المهندس/ مشهور أحمد مشهور تهريب هذه القطع البحرية إلى حوض البحر المتوسط.. وتم هذا بالفعل فى خلال ١٢ ساعة فقط..

وحول هذه القصة قال المهندس مشهور فى حوار صحفى تم فى عام ١٩٧٨:

«سمعت بعد ذلك فى الراديو أن القاهرة وافقت على وقف إطلاق النار..

فاتصلت بسامى شرف وسألته: «هل نغرق القطع العائمة رغم وقف إطلاق النار؟»..

فكان رد سامى شرف غريبًا للغاية: أنت لسه ما غرقتهاش؟!

فقلت له: لقد نجحنا فى تهريب القطع إلى البحر المتوسط..

وتضايق سامى شرف جدًا من هذه الإجابة وقال:

«قلنا لك أغرقها بالأمر»..

فرددت عليه: آسف يا فندم لن أنفذ هذه الأوامر..

***

وكانت من أهم انجازات المهندس/ مشهور أحمد مشهور تشغيل جهاز القناة لفترة ٨ سنوات توقفت من خلالها الملاحة بعد حرب يونيو ١٩٦٧ .. كان عليه أن يباشر الأعمال برأسمال مفتت ومشتت بين مدن مصر.. فى الصباح الباكر يكون فى المنصورة.. والظهر فى دمياط.. والمساء فى الإسكندرية.. وفى فجر اليوم التالى ينطلق بسيارته إلى سفاجا.. كان كل يوم يبحث عن عمل جديد كمقاول.. كى يحافظ على الهيكل التنظيمى للعاملين فى المرفق المعطل.. ويكفل لهم أجورهم.. وفى هذه السنوات العجاف عملت هيئة قناة السويس فى تطوير الموانى فى مصر وسوريا وليبيا وقطر وأبوظبى.. كما بنت الهيئة السفن بمعداتها فى ترسانة الإسكندرية.. وشاركت فى حفر الرياح الناصرى.. وشاركت فى نشر شبكات الصرف المغطى فى كافة أنحاء الجمهورية.. وركبت المطاحن ومضارب الأرز..

وكان للمهندس مشهور أحمد مشهور دورٌ تاريخٌ آخر يتمثل فى قيادته لهيئة قناة السويس من خلال العمل فى تطهيره بعد انتهاء الأعمال العسكرية فى ديسمبر من عام ١٩٧٣.. وحتى إعادة افتتاح القناة للملاحة يوم ٥ من يونيو ١٩٧٥.. ذلك الدور الذى سبق عرضه فى الجزء الثانى من الموسوعة..

وبعد إعادة الملاحة فى القناة قاد الرجل ملحمة أخرى، وهى ملحمة تطوير قناة السويس وجعلها قادرة على المنافسة العالمية بعبور أكبر وأضخم السفن والناقلات فى قناة السويس..

واسم الرجل بالكامل: مشهور أحمد مشهور سالم مشهور.. حصل على بكالوريوس الهندسة قسم مدنى سنة ١٩٤١..

أمضى سنة فى هيئة السكة الحديد متنقلاً بين الزقازيق والإسماعيلية ثم التحق بسلاح المهندسين بالجيش فى أكتوبر من عام ١٩٤٢..

سافر فى بعثة دراسية وتدريبية بسلاح المهندسين البريطانى سنة ١٩٤٣.. تلتها بعثة بسلاح المهندسين بالجيش الأمريكى فى «حصن بالجوار».. عمل بعد ذلك أستاذًا محاضرًا بالكلية الحربية وكلية أركان الحرب.. يحمل عشرة من الأوسمة المصرية والأجنبية بالإضافة إلى «وشاح النيل».. له ابنتان متزوجتان تخرجتا فى كلية الاقتصاد والعلوم السياسية.. وابن واحد.. جاء قرار تعيينه كرئيسٍ لهيئة قناة السويس بناء على القرار الجمهورى رقم ٣٥٨٣ ضمن النص التالى:

«يعين المهندس مشهور أحمد مشهور رئيسًا وعضوًا منتدبًا لمجلس إدارة هيئة قناة السويس بدرجة وزير.. وبمرتب سنوى قدره ٢٠٠٠ جنيه.. يخفض بمقدار الربع تطبيقًا للقرار رقم ٣٢٥١ لسنة ١٩٦٥..

م/ محمد عزت عادل:

مهندس محمد عزت عادل.. من مواليد سنة ١٩٢٥.. تخرج فى كلية الهندسة جامعة القاهرة عام ١٩٥٠.. كان المشروع الذى تقدم به قبل التخرج هو إمداد ست مواسير بمياه ترعة الإسماعيلية من تحت قناة السويس إلى سيناء لرى بعض من أراضيها..

وبعد تخرجه حاول الالتحاق بإحدى الوظائف فى شركة قناة السويس.. ولكنه فشل رغم حصوله على الوساطة الكبيرة الضرورية فى ذلك الوقت للتعيين فى شركة القناة الأجنبية، فقد أخبره السكرتير العام المساعد للشركة أن لغته الفرنسية أقل من المطلوب..

بعد ذلك التحق المهندس محمد عزت عادل بمدرسة الهندسة العسكرية، وعين بها مدرسًا وقائدًا لجناح المفرقعات والألغام حيث توثقت علاقاته بكلٍ من المهندس محمود يونس والمهندس عبد الحميد أبو بكر..

وعقب ثورة ٢٣ من يوليو ١٩٥٢ كان التخطيط لإجلاء القوات البريطانية عن قاعدة القناة.. وكان هناك شك كبير فى نوايا الإنجليز فى منطقة القناة.. وقد طلب المشير عبد الحكيم عامر قائد القوات المسلحة فى ذلك الوقت وضع خطة لنسف معمل تكرير البترول الحكومى، وكذلك معمل شركة آبار الزيوت «شل» فى حالة الضرورة.. وتم عرض أسماء كثيرة لتنفيذ هذه العملية المهمة .. ولكن تم اختيار المهندس محمد عزت عادل لتنفيذ هذه العملية..

وبعد وضع الخطة.. حفظت فى خزانة مجلس قيادة الثورة.. وقد استمر المهندس عزت عادل يعمل فى الجيش.. حتى تكونت الهيئة المصرية العامة للبترول فترك الخدمة العسكرية وعين سكرتيرًا عامًا مساعدًا لهذه الهيئة..

وعقب التأميم التحق المهندس محمد عزت عادل بالعمل فى هيئة قناة السويس ضمن فريق التأميم.. وفى هذه الفترة تم تكليفه بابتكار موارد غير نمطية لزيادة إيرادات الهيئة.. كما أشرف فى بداية ستينيات القرن الماضى على تنفيذ مشروع تخرجه من كلية الهندسة.. ومدت لأول مرة مواسير المياه تحت القناة تحمل ماء النيل إلى سيناء..

تولى المهندس محمد عزت عادل رئاسة هيئة قناة السويس بعد إحالة المهندس مشهور أحمد مشهور للمعاش فى سنة ١٩٨٠.. ومن خلال سنوات عمله فى رئاسة هيئة قناة السويس تم تطوير المرفق العالمى بشكل كبير جدًا.. والمتابع لتطور

الإيرادات فى عهده يكتشف أنه قد حدث شىء كبيرٌ فى قناة السويس.. فقد تسلم الرجل القناة وإيراداتها السنوية ٦٤٧ر٧ مليون دولار واستطاع فى خلال ست سنوات أن يكسر حاجز المليار دولار وقبل أن يترك العمل فى الهيئة فى الأول من يناير عام ١٩٩٦ كانت الإيرادات قد اقتربت من ٢ مليار دولار..

وظلت الإيرادات لمدة سبع سنوات كاملة تدور حول الرقم الذى تم تحقيقه فى آخر أعوام المهندس محمد عزت عادل.. إلى أن حققت هذه الإيرادات طفرة كبيرة بداية من إيرادات عام ٢٠٠٣ فى تزامن من الغزو الأمريكى للعراق..

(كانت إيرادات عام ٢٠٠٢ تقدر بمبلغ ٩٤٧ر١ مليار دولار قفزت فى عام ٢٠٠٣ إلى ٥٧٥ر٢ لمليار دولار.. لتقفز مرة أخرى فى العام التالى ٢٠٠٤ إلى ٠٧٧ر٣ مليار دولار لتواصل إرتفاعها فى عام ٢٠٠٥ إلى ٤٥٣ر٣ مليار دولار)..

المراجع

١- قناة السويس تاريخها وأهميتها	چورچ حليم كيرلس
٢- قناة السويس والأيام التى هزت الدنيا	م. عبد الحميد أبو بكر
٣- قناة السويس شريان الرخاء العالمى	محمد فيصل عبد المنعم
٤- الإسماعيلية.. بوابة مصر الشرقية	لجنة أعادة صياغة تاريخ الإسماعيلية
٥- الثورة العرابية	عبد الرحمن الرافعى
٦- المعارك العسكرية للعرابيين	د. سمير طه
٧- الثورة العرابية وأثرها فى تطور الشعب ونهضة مصر	محمد عصام المرشدى
٨- القوى الاجتماعية فى الثورة العرابية	د. على شلبى
٩- نشرات متعددة	شركة قناة السويس
١٠- نشرات متعددة	هيئة قناة السويس
١١- بورسعيد بوابة التاريخ	محمد الشافعى
١٢- شموس فى سماء الوطن	محمد الشافعى
١٣- جسر على قناة السويس	فتحى رزق
١٤- قناة السويس.. الموقع والتاريخ	فتحى رزق
١٥- موسوعة تاريخ مصر	أحمد حسين
١٦- القناة فى مثل هذا اليوم (اسكربتات تلفزيونية)	محمد يوسف
١٧- يا ولدى.. هذا عمك جمال	محمد أنور السادات
١٨- العدوان الثلاثى على مصر.. تحليل سياسى	حمدى حافظ
١٩- مقدمات ثورة يوليو	عبد الرحمن الرافعى
٢٠- قصة السويس.. آخر المعارك فى عصر العمالقة	محمد حسنين هيكل
٢١- حريق القاهرة	د. محمد أنيس
٢٢- الثورة العرابية	لورد كرومر
٢٣- مصر للمصريين	سليم النقاش
٢٤- السويس مدينة الأبطال	محمد الشافعى
٢٥- الإسماعيلية أرض الفرسان	محمد الشافعى

٢٦- قصة قناة السويس — د. مصطفى الحفناوى

٢٧- عصر إسماعيل — عبد الرحمن الرافعى

٢٨- حفر قناة السويس — نتالى مونتل ترجمة: عباس أبو غزالة

٢٩- نشرات عديدة لهيئة قناة السويس (٢٢ نشرة) — هيئة قناة السويس

٣٠ - القناة.. سلاح حاسم فى يد العرب — لواء دكتور/ محمد كمال عبد الحميد

٣١ - مقالات صحفية — سليمان الشيخ

٣٢ - المياة والسلام — إليشع كالى/ ترجمة سليمان الشيخ.

٣٣ - مقالات صحفية — د. عبد اللاله أبو عياش

٣٤ - مقالات صحفية — چان ألكسان

٣٥ - مقالات صحفية — أسامة غيث

٣٦ - حديث صحفى — محمد كشك

٣٧ - حديث صحفى — أحمد حسين

٣٨- شخصية مصر — د. جمال حمدان

٣٩- مجمل تاريخ دمياط — جمال الدين الشيال

٤٠- معجم البلدان — ياقوت الحموى

٤١- موسوعة وصف مصر — علماء الحملة الفرنسية
ترجمة : زهير الشايب

***

ملحق الوثائق

وثيقة رقم (١)

مذكرة الباب العالى
الخاصة بشروط التصديق على عقد الالتزام
(٦ من إبريل عام ١٨٦٣)

أرسلت برقية من وزير خارجية تركيا إلى ممثلى الباب العالى فى باريس ولندن:

السيد السفير

منذ بضع سنوات عندما أخطر الباب العالى بمسألة قناة السويس، احتفظ بحقه فى فرض شروطه على باقى أجزاء مشروع العقد المطروح عليه، كما أبدى رغبته فى أن تتفق القوتان البحريتان العظيمتان مقدمًا على الضمانات الخارجية التى يتطلبها افتتاح طريق له هذه الأهمية.. إلا أن هذا الاتفاق لم يتم حتى الآن. ولما كان الحاكم العام الجديد لمصر، صاحب السمو إسماعيل باشا، قد وجه إلى حكومة صاحب الجلالة الإمبراطور السلطان طلبًا رسميًا فى خطاب إلى رئيس الوزراء لتصحيح موقفها فى هذا الصدد وإصدار التعليمات الواضحة الدقيقة بمايجب قوله وعمله، لذلك وجدنا لزامًا علينا أن نخطره بكل الشروط التى كانت إجازة الباب العالى متوقفة عليها دائمًا، وهى الشروط التى نطرحها بأمر مولانا المعظم، لتكون محل التقدير العادل الكريم من الحليفين المعظمين لصاحب الجلالة الامبراطورية.

وإننا لنبادر مضطرين إلى إبداء ما نشعر به من الأسف لتقدم الأعمال المطرد دون أن تحل مقدمًا المسائل العامة المتعلقة بها. الأمر الذى يلجئنا إلى أن نقرر صراحة أنه مراعاة لصالح الإمبراطورية يتعين أن يجيز سيد البلاد هذا العمل ليصبح من الممكن تحقيقه.

ولا يدور فى خلد الباب العالى منع مشروع يمكن أن يكون ذا نفع عام إلا أنه لأقبل له بالموافقة عليه:

ولا نظن أن حكومة تشعر باستقلالها وبواجباتها تستطيع قبول اتفاق هذه طبيعته وبناء عليه فإن الباب العالى يخل بواجباته كلها وسيفقد تقدير جميع أصدقائه

وسينشىء حالة مؤدية إلى منازعات مستمرة، إذا لم يقرر أن هذا الشرط لن ينال أبدًا موافقته عليه.

ومجمل القول: أن موافقة الباب العالى هى.. كما يجب أن تكون كلها مرتبطة حتمًا بأن تحل مقدمًا المسائل الآتية:

اشترط حياد القناة وإلغاء العمل الجبرى، وتنازل الشركة عن الشرط الخاص بقنوات المياه العذبة وبامتياز الأراضى المحيطة بها، حتى إذا ما استقر الرأى على هذه النقط الثلاث، فإن حكومة صاحب الجلالة السلطان بالاتفاق مع صاحب السمو إسماعيل باشا ستبادر إلى بحث كل من المواد الأخرى فى مشروع العقد بحثًا جديًا.

أما عن مجموع العقد الذى نحن بصدده، فهو ما يزال مجرد مشروع ويقرون أنه لم يسبق للباب العالى أبدًا أن أقره، وليس للشركة نفسها أن تدعى جهلها بضرورة الحصول مقدمًا على موافقة الباب العالى طالما أن هذه المادة وردت فى مشروع العقد كشرط من الشروط الجوهرية لامتيازها. ومن المعلوم فوق ذلك أن المسيو فرديناند ديلسبس طلب فيما بعد ميزات جديدة للشركة من المرحوم الوالى، وتعهد بمقتضى عقد أن ينال هذه الموافقة من خلال مدة ثمانية عشر شهرًا وهو تعهد لم يتم الوفاء به إطلاقًا.

وإن الباب العالى ليتجه بصفة خاصة ومع أكبر الثقة، إلى حليفيه المخلصين للتعرف على ما يمكن أن يفعلاه فى ظرف مماثل. هل يتعين علينا أن نترك شركة مساهمة تنشأ على أراضى الإمبراطورية تدعى لنفسها حقوقًا على تلك الأراضى- لا يمكن للباب العالى أن يقرها- نتيجة لامتياز وعد به حاكم الإقليم، تحت سيادة السلطان.. بشرط صريح يقضى على موافقة صاحب السيادة على الإقليم؟

ولا يبقى أمامنا بعد ذلك إلا أن نقدم دليلاً جديدًا على الرغبة الطيبة لدى

١- بغير التثبت من عقد اتفاقات دولية تضمن حياده التام، مماثلة لتلك الخاصة بالدردنيل والبوسفور.

٢- وبشروط كفيلة بصون وحماية المصالح المهمة التى قصد المشرع حمايتها. بيد أن المشروع الحالى لا يشمل أيًا من الضمانات الضرورية، فتوجه بوجه خاص واقعتان استرعتا منذ البداية انتباهنا الشديد وهما:

(أ) رغم إلغاء السخرة فى الإمبراطورية، ورغم صدور المرسوم الأخير من الوالى بالنص على هذا الحظر، فإن الأعمال التحضيرية لا تتم إلا عن طريق الاستعانة بهذا النظام. فالإدارة المصرية تكره ٢٠ ألف رجل شهريًا على ترك أعمالهم وأسرهم كى يؤدوا العمل فى القناة، ويلزم هؤلاء الناس بتحمل نفقات عودتهم إلى منازلهم رغم أن

أغلبهم سيقطع مسافة طويلة جداً، دون تقدير للخسائر التى تحيق بهم من إكراههم على ترك أعمالهم. ولا يقتصر عدد الأيدى التى تجتزأ من الزراعة والصناعة والتجارة على ٢٠ ألفًا. فبينما يؤدى العمل ٢٠ ألف عامل يكون ٤٠ ألفًا إما فى الطريق إليه أو مشغولين بالتأهب له مما يؤدى إلى أن ٦٠ ألف رجل ينتزعون دوامًا من منازلهم ومن أعمالهم.

ولسنا فى حاجة إلى ذكر الآثار المحزنة لمثل هذا النظام. فهذه المساوئ ظاهرة للعيان، ويستحيل على الباب العالى أن يؤيد تطبيق مثل هذا الإجراء عمليًا فى مصر، بينما هو يحرمه فى الأجزاء الأخرى من الإمبراطورية.

(ب) أما الواقعة الأخرى فهى التى تتضمن أن منح الامتياز للشركة يشمل قنوات المياه العذبة وكل الأراضى المحيطة بها. ففى مشروع العقد أنه حيثما امتدت هذه القنوات يحق للشركة الاستيلاء على الأراضى المحاذية لها وتملكها ملكية تامة. وبهذه الكيفية ستؤول طبعًا مدن السويس والتمساح وبورسعيد وكل حدود سوريا إلى أيدى شركة مساهمة يتكون جزء كبير منها من الأجانب الخاضعين لقضاء وسلطات بلد كل منهم، وما على الشركة إذن إلا أن تنشىء مستعمرات تكون مستقلة على مراكز مهمة من أراضى الإمبراطورية العثمانية.

مولانا المعظم بأن نكرر مرة أخرى أنه رغم المخالفات التى تحق لنا الشكوى منها، فنحن على استعداد لبحث النصوص الأخرى فى العقد دون إبداء أى رأى عنها مقدمًا. وإن العدالة الحاسمة لتقضى بأن الشركة لا يحق لها الاستناد إلى أنها قد تكلفت بالفعل بعض النفقات، فهى تعلم أن شرطًا من الشروط الأساسية فى العقد لم يتم تنفيذه، وأنها تتحمل التبعة كاملة عن هذه النفقات ومع ذلك سنراعى المصالح الخاصة فى هذا المشروع وسيحاول الباب العالى بالاتحاد مع سمو إسماعيل باشا تدبير الوسائل اللازمة لرد ما أنفقته الشركة من مال فى حالة ما إذا رغبت عن الاستمرار فى أعمالها بغير المزايا التى لا يمكن منحها إياها. وعندئذ يتعين على تلك الشركة بطبيعة الحال أن تسلم العمليات التى بدأت فيها وكل الأراضى التى تملكتها.

ونضيف أيضًا أنه فى حالة وقوع الغرض السالف ذكره، وتنازل الشركة عن استئناف الأعمال التى شرعت فيها، فإن الباب العالى، بالاتفاق مع الوالى دائمًا، يرغب مخلصًا فى عمل كل ما من شأنه تيسير المواصلات وسيقرر أسلم الإجراءات الموصلة لتنفيذ ذلك.

وإنا لواثقون، يا سيدى السفير بأن ما سبق من تفسيرات صريحة قانونية سيلقى موافقة تامة من مجلس وزراء صاحب الجلالة الإمبراطور، وبناء عليه أرجو قراءة هذه البرقية للسيد وزير الخارجية وتسليمه صورة منه.

وثيقة رقم (٢)

مرسوم ٢٨ من أبريل عام ١٩٣٦
بشأن تعيين الحد الأعلى لرسوم المرور فى قناة السويس

نحن فؤاد الأول ملك مصر

بعد الاطلاع على فرمان الامتياز ودفتر الشروط الصادرين فى ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ لإنشاء واستغلال قناة السويس الملاحى،

وبعد الإطلاع على القرار الوزارى رقم ٣١ الصادر فى ١٢ من يوليو سنة ١٩٢٨ والقرار الوزارى رقم ١٠٣ الصادر فى ٣ من نوفمبر سنة ١٩٣٠.

وبالنظر إلى أنه يتعين بسبب التعديلات التى أدخلت على نظام النقد المصرى بالقرارين المذكورين إعادة النظر فى أحكام المادة ١٧ من الفرمان آنف الذكر، وبعد الاطلاع على المكاتبات التى تبودلت بين الحكومة المصرية وبين شركة قنال السويس مشيرة إلى موافقة الشركة على كيفية هذا التعديل،

وبناء على ما عرضه وزير المالية وموافقة رأى مجلس الوزراء رسمنا بما هو آت:

(مادة١)

الحد الأعلى للرسوم الخصوصية عن الملاحة المنصوص عليها فى المادة ١٧ من فرمان ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ هو ٣٨٫٥٧٥ قرشاً.

(مادة ٢)

الحد المشار إليه فى المادة السابقة يعدل بقرار من وزير المالية بناء على طلب الشركة، على أنه لا يجوز أن يزيد على مبلغ من القروش يعادل قيمة ٣٫٢٧٨٨٧٥ جرام من عيار ٨٧٥- ١٠٠٠ من الذهب الخالص.

وفى حالة التعديل السابق الذكر تعفى الشركة من شرط نشر التعريفة قبل إنفاذها بثلاثة أشهر.

(مادة ٣)

على وزير المالية تنفيذ هذا المرسوم.

وثيقة رقم (٢)

قرار ٢٨ من إبريل عام ١٩٣٦
بتحديد رسوم المرور فى قناة السويس

وزير المالية:

بعد الاطلاع على المرسوم الصادر فى ٢٨ من أبريل سنة ١٩٣٦ الخاص برسوم المرور فى قنال السويس المنصوص عليه فى المادة ١٧ من فرمان الامتياز الصادر فى ٥ من يناير سنة ١٨٥٦.

قرر ما هو آت:

مادة وحيدة:

حدد الرسم الأعلى للمرور المنصوص عليه فى المادة السابعة عشرة من فرمان امتياز قنال السويس الصادر فى ٥ من يناير سنة ١٨٥٦ بمبلغ ٦٣ قرشاً من تاريخ صدور هذا القرار.

وثيقة رقم (٤)

تقرير
عن عمال المعسكرات البريطانية
وكيفية تسجيل أسمائهم وتعيينهم بالوزارات المختلفة

مقدمة

قبل التفكير فى إلغاء معاهدة سنة ١٩٣٦ لم تكن لدى مصلحة العمل أية بيانات عن عدد العمال المصريين فى المعسكرات البريطانية أو أية فكرة عن كيفية توزيعهم فى المناطق المختلفة أو عن الصناعات التى يقومون بها.

ولبيان السبب فى ذلك يجدر بنا الرجوع إلى الوراء سبع سنوات حيث رأت الحكومة المصرية أن الحرب العالمية الأخيرة كانت على وشك الانتهاء، وأن أزمة بطالة شديدة ستتعرض لها البلاد إذا ما انتهت الحرب فجأة واستغنت السلطات الحربية البريطانية عن العدد الضخم من العمال الذين كانوا ملحقين بمصانعها ومعسكراتها المختلفة والذين لم تكن لدى السلطات المصرية أية معلومات وثيقة عنهم.

لهذا عملت الحكومة المصرية وقتئذ على تشكيل لجنة مشتركة لبحث سياسة تشغيل العمال بعد الحرب وفعلا كونت اللجنة المذكورة فى شهر أغسطس سنة ١٩٤٤ باسم:

«Commi Ttee on Post - War Employment Policy»

ولقد كان من أهم ما أصدرته هذه اللجنة من توصيات، ووعدت السلطات البريطانية بتحقيقه هى أن تقوم هذه السلطات بإخطار السلطات المصرية قبل غلق مصانعها الكبرى وتسريح عمالها بمدة كافية لا تقل عن ثلاثين يومًا عن عدد العمال بالمصانع التى تقوم بغلقها، كما أنه تبين عند بحث اللجنة لموضوع التسريح أن هناك ٠٠٠ر١٨٠ عاملا كانوا يشتغلون مباشرة لدى السلطات البريطانية علاوة على ٠٠٠ر٣٠ عاملاً آخرين كانوا يعملون فى مؤسسات تدار لحساب الجيش البريطانى.

ولم تبر السلطات الحربية البريطانية بوعدها الذى قطعته على نفسها فى اللجنة

إذ أنها بدأت فى يناير سنة ١٩٤٥ بإخطار السلطات المصرية عن العمال المسرحين ولكنها لم تلبث فى عام ١٩٤٦ أن توقفت عن إرسال هذه الإخطارات.

فإذا أضفنا إلى ذلك أن هذه السلطات البريطانية منذ أن ركزت قواتها فى منطقة القناة قطعت كل صلة بينها وبين مصلحة العمل- بعد أن كانت هذ الصلة قائمة فى حدود ضيقة فى خلال الحرب - أمكن معرفة إلى أى مدى كانت السلطات المصرية بصفة عامة ومصلحة العمل بصفة خاصة على غير علم قبل التفكير فى إلغاء المعاهدة بالعدد الحقيقى للعمال المشتغلين لدى السلطات البريطانية أو بأنواع مهنهم أو بكيفية توزيعهم.

إلغاء المعاهدة

فلما تقدمت مشروعات القوانين الخاصة بإلغاء المعاهدة إلى البرلمان وبدأ فى بحثها بصفة عاجلة حاسمة، بدأت مصلحة العمل بدورها فى الاستعداد لاستقبال العمال المصريين الذين يحتمل أن يتركوا أعمالهم لدى السلطات البريطانية راغبين فى عدم التعاون معها فيحتاجون إلى معاونتهم فى إيجاد أعمال جديدة أخرى لهم.

بدأت المصلحة فى إعداد العدة كما ذكر حتى لا تفاجأ البلاد بمثل المآسى التى فوجئت بها عند تسريح العمال المصريين فى أثناء انتهاء الحرب الأخيرة عندما استغنت السلطات البريطانية عن الآلاف من العمال دون أن يكون لدى الحكومة المصرية أى إخطار سابق عنهم، لتعد العدة لمعاونتهم فى إيجاد أعمال أخرى لهم. وخاصة أن السلطات البريطانية لم تصرف لهم مكافآت عن مدد خدمتهم يستعينون بها لحين انتظامهم فى أعمال جديدة.

ولقد كانت نتيجة هذه التصرفات من جانب السلطات البريطانية، أن وقعت الحكومة المصرية فى حرج كبير اقتضاها صرف الآلاف من الجنيهات لإعانة هؤلاء العمال من جهة، وبذل الجهود المضنية من جهة أخرى لتشغيلهم بالمؤسسات المختلفة.

ولولا تذرع السلطات المصرية وقتئذ بالصبر والحزم لأحدثت تجمعات هؤلاء العمال فى شوارع القاهرة وأمام الوزارات المختلفة ما لم تكن تحمد عقباه.

الإجراءات التحضيرية

ويمكن تلخيص الإجراءات التحضيرية التى قامت بها مصلحة العمل استعدادا لمهمتها المنتظرة فيما يلى:

١- إنشاء مكاتب خاصة للتسجيل فى الإسماعيلية والتل الكبير والقرين وأبو حماد والزقازيق ومكتبين فى القاهرة وكذلك تعزيز مكتبى العمل ببورسعيد والسويس

بالموظفين، علاوة على إعداد المكاتب الفرعية الأخرى لمصلحة العمل والمنتشرة فى أقاليم المملكة المصرية المختلفة لتسجيل من قد يصل من عمال المعسكرات البريطانية إليها دون تسجيل فى منطقة القناة. كما زودت هذه المكاتب بالتعليمات المنظمة لعملية التسجيل والتى أعدتها المصلحة منذ فكرت فى هذا الموضوع.

ب- إعداد المطبوعات اللازمة للعملية وأهمها استمارات القيد والشهادات الملحقة بها والدفاتر الخاصة بتسجيل البيانات المتعلقة بالعمال المقيدين والكشوف الخاصة بتصنيف العمال مهنيا.

ومما هو جدير بالذكر أن هذه المطبوعات على كثرتها وتنوعها قد جهزت فى المطبعة الأميرية تحت إشراف موظفى المصلحة، وأعدت للتوزيع على المكاتب المختلفة فى ظرف مدة لا تتجاوز الأربع والعشرين ساعة.

التسجيل

لم يكد البرلمان يقر القوانين الخاصة بإلغاء المعاهدة يوم ١٥/ ١٠/ ١٩٥١ حتى صح ما توقعته المصلحة فبدأ العمال يهجرون المعسكرات البريطانية مدفوعين بوطنيتهم الرائعة وتركت طلائعهم منطقة القناة نهائيا ميممين نحو مصلحة العمل بالقاهرة حيث بدأت مكاتبها فى التسجيل منذ صباح يوم ١٩٥١/١٠/١٦ ثم ما كادت المصلحة تفتتح مكاتبها فى منطقة القناة حتى بدأ عمال المعسكرات فى تسجيل أسمائهم بها وكان ذلك يوم ١٩٥١/١٠/١٧ فى بعض الجهات ويوم ١٩٥١/١٠/١٨ فى البعض الآخر.

وهكذا استمر تسجيل العمال بصفة منتظمة ومتزايدة، وكان كلما اشتد إقبال العمال على مكاتب التسجيل زادت المصلحة من قوة الموظفين بما يكفل مقابلة الزيادة في عدد العمال.

ولم يكن التسجيل مقصوراً على العمال المشتغلين مباشرة تحت إشراف الجيش البريطانى بل أنه سمح أيضا بقيد جميع العمال المشتغلين لدى المقاولين الذين يشتغلون لحساب السلطات الحربية داخل المعسكرات، وكذلك العمال المشتغلين فى المحلات التجارية العديدة المنتشرة فى جميع المعسكرات ويديرها تجار لحسابهم الخاص.

وفى أواخر شهر نوفمبر سنة ١٩٥١ رأت المصلحة أنها قد سجلت الغالبية العظمى من عمال المعسكرات الذين تركوا العمل بها بوازع من ضمائرهم ووطنيتهم فقررت وقف القيد فى مكاتب منطقة القناة اعتباراً من نهاية يوم ١٩٥١/١١/٢٧ وفى باقى المناطق اعتبارا من نهاية يوم ١٩٥١/١١/٢٩.

ولكى لا يحرم العمال القلائل الباقين دون تسجيل ممن تركوا خدمة الجيش البريطانى افتتح مكتب تسجيل محلق بمكتب مدير عام المصلحة لقيد أسماء هؤلاء البواقى بعد التأكد من أن هناك أسباب جدية كانت تمنعهم عن التسجيل فى فترة افتتاح المكاتب المخصصة لهذا الغرض. وقد كان معظم من قيدوا فى هذا المكتب الأخير ممن أثبتوا أنهم كانوا محجوزين فى المعسكرات البريطانية تحت التهديد بالقوة ثم هربوا منها بوسائل التحايل المختلفة.

ومما هو جدير بالذكر أنه كان يطلب من كل عامل يتقدم للتسجيل أن يثبت سابقة عمله لدى السلطات الحربية البريطانية ثم يسلم بعد قيده شهادة مبينا فيها اسمه وصناعته وعنوانه ورقم وتاريخ القيد واسم المكتب المقيد به وتوقيع الموظف المختص.

وقد كانت لهذه الشهادة أهمية كبيرة إذ اعتبرت المستند الأول للتعيين كما سيرد ذكره عند الكلام على التعيينات.

وقبل أن نترك هذه النقطة من التقرير يجدر الإشارة إلى حالة الكثيرين من العمال الذين استولت السلطات الحربية البريطانية على مستنداتهم لدى مغادرتهم المعسكرات أو وهم فى طريقهم من منطقة القناة إلى خارجها دون إعطائهم ما يدل على سابقة خدمتهم لها رغبة منها فى تعطيلهم عن العمل لعلمها باشتراط المصلحة وجود هذه المستندات لدى التسجيل.

فرغبة فى إحباط هذه المناورة قامت المصلحة بتكوين لجان للتحريات قوام كل منها موظف من مصلحة العمل وضابط من بوليس منطقة القناة وذلك لمناقشة هؤلاء العمال من غير ذوى المستندات، وقيد من تقتنع اللجان بسابقة عملهم فى المعسكرات البريطانية.

ولاشك أن البعض من العمال المتعطلين عن العمل والذين يعرفون بعض نواحى الحياة فى منطقة القناة إما لسابقة عملهم فى المعسكرات البريطانية فى سنوات سابقة وإما لغير ذلك من الأسباب، قد تقدموا أيضا إلى لجان التحريات فقيدتهم ضمن من اقتنعت بأنهم من عمال المعسكرات الذين تركوا أعمالهم أثر إلغاء المعاهدة وبذلك نالوا حظ التعيين فى خدمة الحكومة.

غير أن مصلحة العمل حين تزن بين هذا الذى حصل من تعيين بعض عمال غير عمال المعسكرات التاركين أعمالهم أثر إلغاء المعاهدة، وبين ما كانت ترمى إليه السلطات البريطانية بسحبها المستندات من العمال من حرمان الكثيرين منهم من التعيين، فإنها- أى مصلحة العمل- لا ترى غضاضة مما تم فعلا إذ فضلا عما فيه من تحقيق لرسالة

المصلحة من حيث مكافحة البطالة بصفة عامة فإنه قد أحبط الخطة البريطانية التى رسمتها لإعاقة تشغيل معظم عمال المعسكرات وتأليبهم بالتالى على الحكومة.

ومن الاطلاع على الكشف الإحصائى رقم (١) الملحق بهذا التقرير يتضح أن عدد العمال الذين تم تسجيلهم **قد بلغ ٨١٠٧٣ عاملا كما يوضح هذا الكشف الإحصائى حركة التسجيل أسبوعيًا منذ ١٩٥١/١٠/٣١ حتى تاريخ قفل باب القيد فى كل منطقة على حدة.**

ومن الاطلاع على الكشف الإحصائى قم (٢) الملحق أيضا بهذا التقرير تتضح كيفية توزيع هؤلاء العمال الذين تم تسجيلهم بحسب مهن كل منهم.

التعين

وكان على كل مكتب أن يسجل المقيدين به وبياناتهم فى دفاتر خاصة تحفظ لديه ثم فى كشوف من صورتين كل منها خاص بمهنة واحدة ثم ترسل هذه الكشوف إلى مراقبة القوى العاملة بالمصلحة التى عززت بالموظفين لتكون مركزًا لإدارة حركة التسجيل والتعيين.

ولقد كونت بالمراقبة فرقة من الموظفين لمراجعة الكشوف، ونسخ صور من التى لا ترد صور لها كما كونت فرقة أخرى لإعداد الكشوف المصنفة من واقع استمارات القيد، التى كانت ترد من بعض المكاتب دون تفريغها فى الكشوف بسبب ضغط العمل فى هذه المكاتب.

وعلى أثر تفريغ البيانات الخاصة بالعمال فى الكشوف المصنفة مهنيا، كانت توزع أصولها على الوزارات المختلفة كل بحسب أنواع المهن التى تحتاج إليها بقدر الإمكان ثم تحفظ صورها فى ملفات خاصة بكل مكتب من المكاتب التى قيدت فيه.

ولم يكن إرسال هذه الكشوف للوزارات على سبيل الترشيح القابل للجدل، بل كان حضرة صاحب المعالى وزير الشئون الاجتماعية قد اتفق مع حضرات أصحاب المعالى زملائه الوزراء على اعتماد الكشوف التى ترسلها مصلحة العمل إلى الوزارات وإلحاق العمال الواردة أسماؤهم فى الكشوف فورا بالعمل لديها بعد سحب شهادات القيد منهم.

ومما يجدر تسجيله بصدد إعداد هذه الكشوف وتوزيعها ما كانت تلاقيه المصلحة من الصعوبات فى نقل الاستمارات والكشوف من المكاتب المختلفة إلى المصلحة وكذلك فى تنقلات الموظفين. إذ كان على هؤلاء الموظفين أن يتفننوا فى وسائل إخفاء ما معهم من أوراق ومستندات حتى لا تقع فى أيدى الجنود البريطانيين عند نقط التفتيش التى أقاموها حول منطقة القناة.

ولقد حدث أكثر من مرة أن استدعى الحال إرسال هذه المستندات بالطائرات إلى بورسعيد على أن ترسل من هناك إلى داخل منطقة القناة بطرق مختلفة تفوت على الإنجليز فرصة الاستيلاء عليهما.

كما حدث على سبيل المثال أن قبض الجنود البريطانيون فى إحدى نقط التفتيش على أحد الموظفين بالمصلحة وأخذوه والسيارة التى كانت تقله إلى معسكرهم حيث أعادوا تفتيشه وتفتيش السيارة فلم يعثروا إلا على دفتر للقيد غير مستعمل استولوا عليه وقد قصد المفتش أن يضع هذا الدفتر فى مكان يسهل العثورعليه حتى يبعد الأنظار عن المكان الخفى فى السيارة الذى أودع المستندات المهمة فيه.

ومن الصعوبات التى واجهت المصلحة أنه لم يتيسر إيجاد مكان مناسب لإقامة الموظفين كما حدث فى التل الكبير مثلا، فتغلبت المصلحة على هذه المشكلة بتجهيز سيارة خاصة تقوم صباح كل يوم من القاهرة حاملة الموظفين إلى التل الكبير ثم تعود بهم فى المساء بعد أداء واجبهم.

ورغم ما كان يتحمله الموظفون فى هذا المكتب وغيره من المكاتب الأخرى من مشاق السفر والتعرض للأخطار والإهانات لدى تفتيشهم بمعرفة الجنود البريطانيين فإنهم كانوا يقومون بعملهم اليومى فى غير ضجر ولا سأم. بل كانت نفوسهم راضية كل الرضا لقيامهم بواجب وطنى كريم.

ولم تكن لهذه الصعوبات على شدتها وكثرتها أية آثار إيجابية فى طريقة العمل ونظامه الموضوع فقد كانت المصلحة وموظفوها متيقظين باستمرار ومستعدين للتغلب على كل ما يواجههم من متاعب أو مشاكل.

غير أنه حدث فى الأسبوع الثانى من شهر نوفمبر سنة ١٩٥١ أن اختل نظام المواصلات من منطقة القناة وخارجها نتيجة لتوقف السكك الحديدية عن السير فتعطلت المراسلات البريدية تبعا لذلك وتعذر بالتالى وصول الإخطارات للعمال عن الوزارات التى ألحقوا بها مما دعا المصلحة أن ترسل بعض موظفيها بكشوف الوزارات المبينة بها أسماء المعينين فيها لإخطار أصحابها شخصيًا بالأماكن التى عينوا بها. وقد دفع ذلك الكثيرين ممن لم يتلقوا الإخطار إلى التسلل إلى القاهرة للاستعلام عن الأماكن التى ألحقوا بها.

وقد واجهت المصلحة مشكلة هؤلاء العمال الذين وفدوا إلى القاهرة، وزاد عددهم بحيث استعصى إخبارهم فردا فردا بالسرعة الواجبة بالوزارات التى عينوا بها وقد قامت بتذليل ذلك بأن ندبت عددًا كبيرًا من موظفيها لاستقبالهم فى الوزارات

والمصالح المختلفة وصرحت بالحاقهم بالعمل فورا بمجرد تقديمهم شهادات القيد والمستندات الدالة على سابقة عملهم لدى السلطات الحربية البريطانية وتركهم لها بعد أول أكتوبر سنة ١٩٥١.

ونظراً لما تبين من أن السلطات الحربية بالمعسكرات ونقط التفتيش البريطانية كانت تستولى من العمال فى أثناء خروجهم أو مرورهم من منطقة القناة إلى القاهرة على ما معهم من مستندات، قد رؤى تيسيرا لإلحاق هؤلاء العمال بالعمل أن يعفوا من تقديم المستندات متى قدموا الشهادات الدالة على قيدهم بأحد مكاتب بورسعيد أو الإسماعيلية أو السويس أو التل الكبير أو القرين أو أبو حماد حيث أن قيدهم قد تم بهذه المكاتب بعد أن أثبتوا سابقة عملهم بالجيش البريطانى.

أما هؤلاء الذين ظلوا فى منطقة القناة ولم يستطيعوا الحضور إلى القاهرة وبخاصة عندما منعت السلطات البريطانية المرور فى الطرق نهائيا لعدة أيام فقد عولجت مشكلتهم بأن أعطى المحافظون والمديرون سلطة التعيين محليًا بفروع الوزارات المختلفة وذلك بإشتراك ومعاونة مكاتب العمل المحلية.

كما تقرر تعيين العمال المقيدين فى مكاتب التسجيل بمنطقة القناة محليا بالسويس والإسماعيلية وبورسعيد والزقازيق إذا كان موطنهم الأصلى هذه المدن.

وهكذا سارت عملية التعيين فى طريقها المرسوم كما هو ظاهر من الكشف الإحصائى رقم ٣ الملحق بهذا التقرير والذى يتضح منه أن عدد المعينين بلغ حتى ١٩٥٢/١/١٥- ٨١٫٠٣٠ عاملا كما يتضح من الكشف عدد هؤلاء العمال موزعين بحسب الوزارات أو الوحدات الحكومية كل على حدة.

الأجور:

وقد كان من أبرز ما واجه المصلحة من مشاكل التعيين موضوع الأجور وكيفية تحديدها.

وكان لابد للمصلحة من وضع قواعد عامة تراعيها الوزارات المختلفة عند تقدير الأجور بصفة مؤقتة حتى تتاح لكل وزارة فرصة اختيار العمال وتقدير كفايتهم، ثم ربط أجورهم على هذا الأساس السليم.

ولهذا بحثت المصلحة كادر العمال والمستخدمين فى الجيش البريطانى وخرجت من هذا البحث بأن الأجور التى كان العمال يتقاضونها من السلطات البريطانية تتمشى بوجه عام مع الأجور المقدرة بكادر العمال فى الحكومة المصرية فقررت أن يصرف لعمال المعسكرات أجور أمثالهم من عمال الحكومة مع صرف إعانة الغلاء المقررة لهم منذ

إلحاقهم بالعمل أى دون أنتظار لفترة الثلاثة الشهور الواجب مرورها قبل استحقاق مستخدمى وعمال الحكومة لإعانة الغلاء طبقا للقواعد المالية المعمول بها.

أما المستخدمون الكتابيون الذين تركوا العمل لدى السلطات الحربية البريطانية فقد لوحظ أن معظمهم من غير ذوى المؤهلات أو من الحاصلين على شهادات دراسية بدائية، ومع ذلك فإنهم كانوا يتقاضون من السلطات البريطانية أجورًا أعلى نسبيا مما يتقاضاه أمثالهم فى الحكومة المصرية.

ولهذا رأت المصلحة أن تصرف لهم مرتبات تتمشى بوجه عام مع ما كانوا يتقاضونه من السلطات البريطانية فى حدود ما يتقاضاه موظفو الحكومة الكتابيون فقررت صرف مرتب قدره ١٢ جنيهًا شهريًا لغير ذوى المؤهلات و١٥ جنيهًا لذوى المؤهلات.

ومن المبادئ التى اتبعت عند تعيين عمال السلطات الحربية البريطانية أن تصرف أجورهم اعتبارًا من تواريخ تركهم العمل لدى هذه السلطات. وتنفيذًا لهذا المبدأ اعتبرت المصلحة تاريخ قيد العامل بمكتب التسجيل التابع لمصلحة العمل هو تاريخ بدء التعيين على ألا تزيد المدة بين قيدهم واستلام عملهم الجديد عن مدة شهر.

كذلك لوحظ أن الغالبية العظمى من هؤلاء العمال قد تركوا أعمالهم لدى السلطات البريطانية وهم صفر اليدين فتقرر أن تصرف لكل منهم سلفة بمجرد إلحاقه بالعمل تتراوح بين الثلاثة والخمسة الجنيهات وذلك لحين اتخاذ إجراءات صرف أجورهم المستحقة.

ولنفس هذا السبب الذى صرفت السلفيات للعمل من أجله، فقد تكفلت الحكومة بنقل العمال وعائلاتهم وأمتعتهم من منطقة القناة إلى البلاد التى عينوا فيها على نفقة الدولة وفى الجهات التى قطعت المواصلات بينها وبين باقى البلاد بالسكك الحديدية كالسويس والإسماعيلية، أستأجرت المصلحة سيارات لنقل هؤلاء العمال وعائلاتهم.

الطوائف المختلفة الأخرى

وفى الوقت الذى كانت المصلحة تبذل قصارى جهدها لإلحاق العمال الذين كانوا يعملون بالمعسكرات البريطانية بأعمال جديدة وتصريف شئونهم من جميع النواحى إذا بها تجد أمامها طوائف كثيرة مختلفة كانت تعمل فى موانئ منطقة القناة بصفة خاصة، ولما ألغيت المعاهدة توقف أفرادها عن مزاولة أعمالهم التى تتصل بخدمة السلطات الحربية البريطانية كعمال الشحن والتفريغ والبحارة وتجار البحر «البمبوطية» وخفراء البواخر ومن إليهم من عمال الموانئ.

وقد أمر حضرة صاحب المعالى وزير الشئون الاجتماعية بصرف إعانات بصفة دورية منتظمة لهؤلاء العمال فكونت لجان فى محافظتى القنال والسويس قوامها

رجال الإدارة ورجال مصلحة العمل لبحث حالة هذه الطوائف وإعداد كشوف بمن تنطبق عليهم شروط الإعانة ثم صرفها لهم بمعرفة مكاتب العمل المختصة.

وهناك طائفة أخرى توقفت أعمالها أثر إلغاء المعاهدة، وهى طائفة بحارة البواخر التجارية والحربية البريطانية من المصريين وقد عومل هؤلاء معاملة عمال ومستخدمى المعسكرات البريطانية فألحقوا بالأعمال المناسبة لهم فى المصالح البحرية الحكومية.

أما الأجانب الذين شاركوا زملاءهم المصريين شعورهم فتركوا أعمالهم لدى السلطات الحربية البريطانية، فقد قيدت أسماؤهم فى سجلات خاصة بمراقبة القوى العاملة بالمصلحة وجند بعض المفتشين لزيارة الشركات والمؤسسات الصناعية والتجارية لإلحاق هؤلاء الأجانب بالوظائف الشاغرة بهذه المؤسسات.

خاتمة:

هذه هى الخطوط الرئيسية للمجهود الذى بذلته مصلحة العمل فى معالجة هذه المشكلة الكبرى. وتود المصلحة بهذه المناسبة أن تشيد بالروح العالية التى كانت رائد القائد الأعلى للحملة وهو حضرة صاحب المعالى الأستاذ عبد الفتاح حسن باشا وزير الشئون الاجتماعية. فبفضل قيادته الحكيمة الحازمة استطاعت المصلحة أن تنجح فى مهمتها السامية الشاقة وأن ترضى الله والوطن.

كذلك يشرف المصلحة أن تنوه فى هذه المناسبة بالمجهودات المضنية التى بذلها جميع موظفيها، وكذلك موظفى المصالح الأخرى الذين ندبوا للاشتراك معهم فى تنفيذ هذه المهمة الجليلة.

ولقد أثبت جميع موظفى مصلحة العمل- كبارهم وصغارهم- أنهم جديرون بالمهام السامية التى تلقى على أكتافهم إذ أنهم أبدوا دائما رغبة صادقة ومرونة متزنة فى تنفيذ التعليمات واستعدادا تاما لتحمل المسئوليات.

فجزاهم الله عما بذلوه خير الجزاء وكفاهم فخرا أنهم جنود مجهولون أرضوا ضمائرهم وقاموا بواجبهم خير قيام، كما لا يفوت المصلحة أن تذكر فى هذه المناسبة الجهود العظيمة التى بذلها حضرات وكلاء الوزارات المختلفة وكبار موظفيها والقائمين على المكاتب الخاصة التى أنشئت بها لاستقبال الآلاف من العمال التى كانت ترشحهم المصلحة لتعيينهم فى فروعها العديدة. وقد كان حضراتهم يواصلون العمل ليل ونهار لإنجاز هذه المهمة السامية مما يستحقون عليه الشكر والثناء.

القاهرة فى ٤ من فبراير سنة ١٩٥٢

وثيقة رقم (٥)

وزارة الشئون الاجتماعية
مصلحة العمل

بيان عن عمال المعسكرات البريطانية المعينين بالوزارات والمصالح المختلفة حتى يناير ١٩٥٢

الوزارة أو المصلحة	العدد	ملاحظات
وزارة الأشغال العمومية	١٦٣٠٧	
وزارة الحربية والبحرية	٩٢٣٠	
وزارة المعارف العمومية	٢٩١٣	
وزارة الشئون البلدية والقروية	٥٠٧٠	
وزارة المواصلات	١٣٥٦٣	
وزارة الصحة العمومية	٧٥١١	
وزارة الداخلية	٣٠٥٨	
وزارة المالية	١٨٩٠	
وزارة الزراعة	٤١٠٧	
وزارة الأوقاف	٤٧٤	
وزارة التجارة والصناعة	٦٤٧	
وزارة العدل	٩٥	
وزارة الاقتصاد الوطنى	٤	
وزارة الشئون الاجتماعية	١٥	
جامعة فؤاد الأول	٣٨	
جامعة إبراهيم باشا الكبير	١٦٧	
ديوان المحاسبة	٩	
مجلس فؤاد الأول للبحوث	٢	
مجموع التعيينات بالوزارات	٦٥١٥٠	

الوزارة أو المصلحة	العدد	ملاحظات
تعيينات محلية بالسويس	٨١٩٨	
تعيينات محلية ببورسعيد	٣٧١٣	
تعيينات محلية بالإسماعيلية	٢٣١٦	
تعيينات محلية بالزقازيق	١٨٧	
تعيينات محلية بالإسكندرية	١٤٣٤	
تعيينات محلية بدمياط	٤٩	
تعيينات محلية بالمنصورة	١٤	
تعيينات محلية بأسوان	١٨	
تعيينات محلية بدمنهور	١	
مجموع التعيينات المحلية	١٥٩٣٠	
المجموع الكلى للتعيينات	٨١٠٣٠	

وثيقة رقم (٦)

وزارة الشئون الاجتماعية
مصلحة العمل

بيان إحصائى
بعدد عمال المعسكرات البريطانية موزعين مهنيا

	العدد	النسبة المئوية
أ- مستخدمون: (ويشملون الكتبة والمخزنجية).	٧٣٧١	٠٩ر٩٪
ب- أعمال الخدمة: (وتشمل السعادة والفراشين والطباخين والسفرجية وعمال كى الملابس والحلاقة والمخابز).	١٠٨٨٧	٤٣ر١٣٪
ج- أعمال البناء: (وتشمل البنائين والنقاشين والمبيضين والسمكرية والسباكين).	٦٢٦٩	٧٣ر٧٪
د- صناعات داخل الورش: (وتشمل الميكانيكيين والكهربائين والبرادين والخراطين والحدادين وعمال اللحام بالأوكسيجين ولحام كاوتشوك والبرشمجية والنجارين والسروجية وعمال الأسلحة).	٢٠٨٢٧	٦٩ر٢٥٪
هـ- أعمال النقل: (وتشمل سائقى السيارات).	٤٥٢٥	٥٨ر٥٪

	العدد	النسبة المئوية
و- صناعة الملبوسات والخيام: (وتشمل الترزية والخيمية وعمال الأحذية)	٢٥٦٧	٣ر١٧٪
ز- مهن وصناعات منوعة: (وتشمل على الأخص التومرجية وعمال الطباعة والبحريين والصناعات الدقيقة وأعمال متنوعة أخرى).	٢٤٨٧	٣ر٠٧٪
ح- عمال غير فنيين (ويشملون الملاحظين والعتالين والعمال الترابيين والخفراء والجناينية.	٢٦١٤٠	٣٢ر٢٤٪
المجموع الكلى القاهرة فى ٤ من فبراير سنة ١٩٥٢	٨١٠٧٣	١٠٠٪

وثيقة رقم (٧)

نص بيان فؤاد سراج الدين وزير الداخلية
فى أثناء حريق القاهرة (٢٦ من يناير ١٩٥٢)

منذ أن وقعت حوادث القاهرة يوم ٢٦ من يناير الماضى والتى تقرر استنادا إليها إعفاء الوزارة الوفدية من الحكم، حرصت كل الحرص على التزام الصمت احتراماً للتحقيق القضائى الذى تجريه النيابة العامة وتوفيرا للجو الهادئ الذى ينبغى أن يتوفر لهذا التحقيق الخطير حتى يصل إلى نتائجه الصحيحة فيعرف المصريون بل يعرف العالم أجمع كيف دبرت هذه الحوادث وكيف نفذ هذا التدبير حتى أدى إلى نتائجه.

ولكن نفرا ممن ابتليت بهم الصحافة، بل ابتليت بهم مصر وكانوا دائما حربا عليها وعلى قضيتها الوطنية ومعاول هدم فى كفاحها الوطنى ضد الغاصب المستعمر أبى إلا أن ينصب من نفسه مدافعا عن هذا المستعمر، عاملا على تنفيذ سياسته الإجرامية ضد مصر وقضيتها فاستهان بحرمة التحقيق القضائى وسبق سلطة التحقيق إلى توجيه الاتهام بل وسبق سلطة القضاء إلى إصدار الأحكام. ولو كان هذا النفر قد التزم فى حملته الطائشة على الوفد وحكومته وسكرتيره حدود الصدق والأمانة لخفت جريمته نوعا ما ولكنه فى سبيل إرضاء سادته من الإنجليز والتمكين لسياستهم ضد الوطن وقضيته وفى سبيل شفاء حقده على الوفد لجأ إلى الوقائع الصحيحة الثانية فحرفها وإلى الأكاذيب والإفتراءات فسود بها صفحات مجلته وهو فى كل هذا يرمى إلى هدفين واضحين للمصريين جميعًا وهما:

أولاً: إشغال المصريين فى هذا الوقت بالذات بهذه المهاترات الحزبية والمسائل الداخلية حتى تتاح للإنجليز فرصة تنفيذ سياستهم المرسومة والتى تزداد وضوحا يوما بعد يوم.

ثانيًا: التشهير بالوفد وحكومته وإثارة التيار حول تصرفاتها للوصول إلى هدم الوفد فيخلو الجو من هذه العزة الشعبية الوطنية الهائلة. وقد سخرت مجلة «أخبار اليوم» نفسها لتحقيق هذا القصد ولكنها باءت بالفشل لأن قوة الوفد من قوة الشعب من قوة الله.

لقد بذل صاحبا مجلة «أخبار اليوم» منذ أعفيت وزارة الوفد من الحكم جهداً

كبيرًا فى محاولة إيهام الرأى العام بأننى قصرت فى القيام بواجبى كوزير للداخلية إزاء حوادث يوم ٢٦ من يناير ودليلهما على التقصير أننى توانيت فى طلب الاستعانة بقوات الجيش، وأننى بعد أن التمست هذه المعاونة عدت فعدلت عنها وأخبرت معالى رئيس الديوان الملكى بذلك فى الساعة الواحدة والنصف بعد ظهر اليوم المذكور، ثم توجهت إلى القصر الملكى بعد ذلك فى الساعة الثانية والنصف وطلبت مرة ثانية نزول الجيش إلى المدينة لأن الحالة أصبحت مسيئة، وأننى لو لم أعدل عن طلب نزول الجيش فى المرة الأولى لما حدثت كل هذه الحرائق فى العاصمة.

وقبل أن أفند ما نشرته المجلة المذكورة من أكاذيب وافتراءات سأسرد بإيجاز الوقائع الثابتة رسميا ملتزما البعد كل البعد عن كل ما يمس التحقيق الجارى أو يؤثر فيه. وقد كنت حريصا على التزام الصمت التام كما قلت احتراما لهذا التحقيق ولكن إزاء هذا الإلحاح على نشر الأكاذيب الصارخة والتحدى لتنفيذها أرانى اليوم مضطرا للكلام فى أضيق الحدود وبالقدر الكافى لتبيان الحقائق مرجئا ذكر الكثير إلى وقت آخر.

وها هى الوقائع الثابتة بكل إيجاز:

١- حوالى الساعة السابعة والنصف من صباح يوم ٢٦ من يناير اتصل بى تليفونيا مدير الأمن العام وأخبرنى أن عددا من جنود بلوكات نظام الأقاليم يتراوح بين مائتين وثلاثمائة جندى غادروا ثكناتهم بالعباسية ومعهم أسلحتهم وهم فى حالة شبه تمرد فطلبت منه المبادرة إلى اتخاذ الإجراء اللازم لإعادتهم إلى ثكناتهم وتجريدهم من سلاحهم وحبسهم ومحاكمتهم عسكريا.

٢- بعد ذلك اتصل بى حوالى الساعة التاسعة صباحًا سعادة بدوى خليفة باشا وكيل وزارة الداخلية، وأخبرنى أن الجنود المذكورين قد اتجهوا نحو جامعة فؤاد الأول بالجيزة وأنهم يهتفون «أين السلاح.. نريد أن نذهب إلى القنال» وأن اللواء أحمد عبد الهادى بك مدير عام البوليس (حكمدار بوليس القاهرة حاليًا) قد لحق بالجامعة. فقلت لبدوى باشا: «يجب العمل على إخراج هؤلاء الجنود من الجامعة وإرجاعهم إلى ثكناتهم بأية طريقة» وطلبت منه الاتصال باللواء أحمد عبد الهادى بك ليخبرهم بأننى موافق على سفرهم إلى القنال إذا كانت هذه هى رغبتهم الحقيقية.

٣- حوالى الساعة ١٥ر١١ صباحًا أخبرنى مدير الأمن العام وأنا بمكتبى بوزارة الداخلية بأن جنود البلوكات وعلى رأسهم الضابط عبد الهادى نجم الدين ومعهم فريق من الجامعة قد غادروها فى مظاهرة كبيرة متجهة إلى رئاسة مجلس الوزراء، وبعد قليل أخبرنى بأن فريقًا آخر من هؤلاء الجنود وكان قد اتجه منذ الصباح إلى

الأزهر قد خرج مع بعض طلبة الأزهر فى مظاهرة متجهة إلى ميدان عابدين.

فأصدرت أوامر صريحة بتنفيذ الأوامر السابق صدورها بتفريق المظاهرات بكل الطرق ولو استدعى الأمر إطلاق النار.

٤- بعد دقائق عاد إلى مدير الأمن العام وأخبرنى بأنه أصدر الأوامر المشددة بتفريق المظاهرات بالقوة ولكن كثيرا من التراخى يبدو على جنود البوليس لاشتراك بعض زملائهم فى هذه المظاهرات كما شرحت آنفا. وأنه يخشى أن لا ينفذ الجنود أوامر التفرق فاتصلت فى الحال بمعالى محمد حيدر باشا القائد العام للقوات المسلحة وشرحت له الحالة.

وقلت له أنى أخشى أن تتفاقم الحالة، ويبدو أن جنود البوليس يحجمون عن إطلاق النار على زملائهم المشتركين فى المظاهرات وطلبت منه أن تستعد فى الحال قوات الجيش للنزول إلى المدينة فى أى لحظة يطلب منها ذلك للمعاونة على حفظ النظام.

فقال معاليه أنه من المصلحة عدم نزول الجيش حتى لا يقع تصادم بينه وبين الجمهور فيسئ الجمهور الظن بالجيش وتتولد فى نفسه الكراهية نحو الجيش.

فقلت لمعاليه أنى مقدر تمامًا كل هذه الاعتبارات ولكنى أمام حالة تنذر بالخطر ولن ألجأ إلى الإستعانة بالجيش إلا عند الضرورة القصوى وكل ما أطلبه الآن هو أن يكون الجيش مستعدا للنزول إلى المدينة فى أى لحظة يطلب فيها ذلك فوعدنى بأنه سيصدر التعليمات اللازمة فورًا للإستعداد.

٥- وحوالى الساعة الثانية عشرة والنصف ظهرًا أخبرنى مدير الأمن العام بأن المتظاهرين أشعلوا النار فى كازينو أوبرا وأنهم يمنعون رجال المطافئ من إطفاء النيران فأمرته بتبليغ قوات البوليس بإطلاق النار فى المليان على هؤلاء المتظاهرين وعلى أى مظاهرات أو تجمعات أخرى دون أى تردد.

فقال حضرته: أن رجال البوليس يبدون تراخيا فى تنفيذ الأوامر فكلفته بالاتصال بالحكمدار وبإمام بك وكيله شخصيًا وتبليغهما هذه الأوامر.

وفى الحال اتصلت تليفونيا مرة أخرى بمعالى حيدر باشا وأخبرته بما تطورت إليه الحالة وطلبت منه نزول قوات الجيش فى الحال إلى المدينة للمعاونة فى حفظ النظام وفض المظاهرات فأبدى لى اعتراضه على نزول الجيش للأسباب التى سبق أن أشار إليها فى الحادثة الأولى فقلت له أن الحالة خطيرة وتنذر باشتداد الخطر وأن قوات البوليس محدودة العدد وموزعة على أنحاء المدينة من الجيزة إلى مصر الجديدة وأن عددًا كبيرًا منها مرابط أمام مختلف معاهد التعليم والمدارس لحفظ النظام.

وأن من الأسباب التى تزيد الحالة خطورة أن عدداً كبيراً من جنود البلوكات، وعلى رأسهم أحد ضباطهم مشترك فى هذه المظاهرات مما أحدث الارتباك بين صفوف باقى الجنود المكلفين بفض المظاهرات وإطلاق النار.

فقال معاليه: «إن معظم قوات الجيش الموجودة الآن بالقاهرة من الجنود الحديثى العهد بالالتحاق بخدمة الجيش وأن معظم ضباطهم من الضباط الشبان، وصارحنى معالية بأن يخشى إذا نزلت هذه القوات إلى المدينة أن تنضم إلى المتظاهرين وهنا تقع الكارثة الكبرى على البلد كلها».

فقلت لمعاليه: «هل أنت واثق من أن الجيش إذا نزل إلى المدينة سينضم إلى المتظاهرين؟»

فقال «لست واثقاف ولكنى أخشى حدوث ذلك فقط».

فقلت له: «أن ما تخشاه هو خطر محتمل قد يقع وقد لا يقع ولكننا الآن أمام خطر واقع فعلا ويجب أن نواجهه كما أن ما تخشاه لن يمنع وقوعه عدم نزول الجيش الآن فإذا ما أفلت الزمام وعمت الفوضى فى المدينة فسيكون ذلك دافعا للعناصر التى تخشاها فى الجيش من تحقيق أهدافها.»

وبعد مناقشات طويلة قال معاليه: «أن نزول الجيش إلى المدينة يحتاج إلى أذن من جلالة الملك وسأطلب هذا الإذن».

٦- وبعد ذلك بقليل أخبرنى مدير الأمن العام أن البوليس أطلق النار على المتظاهرين فى ميدان الأوبرا وفرق الجموع التى تجمعت هناك ومكن رجال المطافئ من مباشرة عملهم وأن الميدان أصبح خالياً من المتظاهرين وأن اللواء إمام بك وكيل الحكمدار موجود الآن هناك ومعه قوة من جنود البوليس وأنه مسيطر على الحالة ويمكن تأجيل نزول الجيش.

كما حضر إلى مكتبى فى نفس اللحظة سعادة بدوى خليفة باشا وكيل الوزارة وأفضى إلى بنفس المعلومات والآراء. فطلبت حيدر باشا تليفونيا فقيل لى أنه توجه إلى القصر الملكى فاتصلت تليفونيا بالقصر وطلبت محادثة حيدر باشا ولما طال البحث عنه فى مختلف المكاتب طلبت من عامل التليفون الاتصال بمعالى حافظ عفيفى باشا رئيس الديوان الملكى وقلت لمعاليه أننى طلبت من حيدر باشا نزول الجيش إلى المدينة ولكن لا مانع الآن من إرجاء ذلك حيث أن الحالة قد تحسنت على أن يبقى استعداد الجيش قائماً للنزول فى أية لحظة. وكان ذلك حوالى الساعة الواحدة مساء.

وبعد ذلك بنحو خمس دقائق اتصل بى حيدر باشا من القصر وكان حافظ باشا قد أخبره بما قلته له وأبدى حيدر باشا ارتياحه لإرجاء نزول الجيش. فقلت له أن هذا الإجراء لا يمنع من بقاء الجيش مستعدا للنزول إلى المدينة فى أية لحظة إذا ما تطورت الحالة.

٧- بعد ذلك بقليل أخطرتنى إدارة الأمن العام بإشعال النار فى سينما ريفولى ثم فى سينما مترو وأن رجال البوليس لا يبدون تحمسا فى المقاومة فأيقنت بأن الأمر يسير وفقا لخطة مرسومة مدبرة وأن لا مفر من الاستعانة بالجيش فاتصلت بالقصر الملكى مرة أخرى وكانت الساعة الواحدة والنصف وطلبت حيدر باشا فقيل لى أنه فى الحضرة الملكية مع ضباط الجيش والبوليس الذين كانوا مدعوين فى ذلك اليوم للغداء على المائدة الملكية بمناسبة مولد حضرة صاحب السمو الملكى ولى العهد. فقلت لعامل التليفون أن الأمر خطير جدا ولابد لى من الاتصال حالا بحيدر باشا وطلبت منه إبلاغه ذلك بأية وسيلة وأنى سأبقى على سماعة التليفون حتى يبلغه ذلك ويتصل بى.

وبعد نحو خمس دقائق وأنا منتظر على السماعة حضر اللواء وحيد شوقى بك مدير عام مصلحة خفر السواحل وقال لى أن جلالة الملك أمره بأن يرد على فى التليفون لمعرفة سبب طلبى لحيدر باشا فشرحت لوحيد بك الحالة وتطوراتها وخطورتها وضرورة نزول الجيش فورا إلى المدينة لقمع الحركة وطلبت منه رفع ذلك كله فى الحال إلى المسامع الملكية الكريمة وإفادتى بما يستقر عليه الرأى.

وفى نفس الوقت طلبت من مدير الأمن العام الاستعانة بقوات البوليس الموجودة بالجيزة واستدعاء فرق المطافئ الموجودة بالمديريات القريبة كالجيزة والقليوبية والغربية احتياطًا للطوارئ.

٨- لم يتصل بى حيدر باشا ولم تنزل قوات الجيش إلى المدينة كما طلبت- والمفروض أنها أخذت فى الاستعداد منذ الساعة الحادية عشرة والنصف صباحا بعد محادثتى التليفونية الأولى مع حيدر باشا- وأخذت الإخطارات فى نفس الوقت تتوالى فى بعض دورالسينما وبعض المحلات التجارية الصغيرة فغادرت مكتبى وقصدت قصر عابدين فوصلت إليه حوالى الساعة ٣٠ر٢م. وكانت المائدة الملكية قد انتهت فى نفس الوقت تقريباً والضباط يغادرون القصر.

٩- قابلت حافظ عفيفى باشا فى مكتبه وسألته عن السبب فى عدم نزول الجيش وقد مضى حوالى الساعة منذ حديثى مع اللواء وحيد شوقى بك وأخذت أشرح له من

جديد خطورة الحالة وما قد تتطور إليه من حوادث جسام وفى هذه الأثناء حضر حيدر باشا وطلبت منهما رفع الأمر فورا إلى جلالة الملك فتوجه حافظ باشا للتشرف بمقابلة جلالته وبعد قليل استدعى حيدر باشا أيضا للتشرف بالمقابلة الملكية ثم عاد الإثنان وأبلغانى بأن جلالة الملك أمر بنزول الجيش. وطلب حيدر باشا عثمان المهدى باشا رئيس أركان حرب الجيش تليفونيا من مكتب حافظ باشا عفيفى وبحضورى وكانت الساعة إذ ذاك الثالثة إلا ربعا على وجه التحديد وأخبره بصدور الأمر الملكى الكريم بنزول الجيش وطلب منه اتخاذ الإجراءات اللازمة لتنفيذ ذلك.

فقال عثمان المهدى باشا أن الأمر يقتضى بعض الوقت لإعداد القوات ولاستدعاء الضباط من منازلهم وقد انصرفوا إليها بعد المائدة الملكية فطلبت من حيدر باشا أن يسأله عن المدة التى سيستغرقها كل ذلك فأجاب عثمان باشا بأنها ثلاثة أرباع الساعة وستكون القوات فى المدينة فى الساعة الثالثة والنصف مساء على الأكثر.

وقد رجوت حيدر باشا أن يأمر بإنزال كل القوات التى يمكن الاستعانة بها مع بعض السيارات المصفحة لسرعة تدارك الحالة فقال لى أنه طلب من عثمان المهدى باشا إنزال أكبر قوة ممكنة وأن عثمان باشا ذكر له أنه يستطيع إنزال ألف جندى بسرعة على أن يعد فى نفس الليلة ألفا ثانيا. أما بخصوص السيارات المصفحة فمعاليه لا يرى إنزالها إلى الشوارع خشية اعتداء الجمهور على إطاراتها وتعطيلها بذلك عن الحركة.

١٠- ونحن بمكتب حافظ باشا بالقصر فى انتظار نزول الجيش إلى المدينة أخبرنى معالى حيدر باشا بأن عثمان المهدى باشا أصدر أمره إلى الضباط عن تأهبهم لمغادرة القصر عقب المأدبة الملكية بتجنب المرور فى ميدان الأوبرا والطرق المحيطة به والتى تقع بها الاضطرابات واختيار طرق أخرى بعيدة عن هذه المنطقة حتى لا يحتك بهم المتظاهرون. فقلت لحيدر باشا لو أن عثمان باشا على العكس من هذا أمر الضباط وهم بهذا العدد الكبير بالمرور بسياراتهم فى هذه المنطقة المضطربة بالذات لكفل ذلك القضاء على هذه الفتنة.

١١- أخطرت مدير الأمن العام ومحافظ القاهرة بالنيابة وحكمدار البوليس تليفونيا عقب صدور تعليمات معالى حيدر باشا إلى عثمان المهدى باشا بما انتهى إليه الأمر من نزول الجيش وبأن قواته ستكون أمام حديقة الأزبكية فى الساعة ٣٫٣٠ كما قرر عثمان باشا وكلفت المحافظ بالنيابة والحكمدار بانتظار القوات فى هذا المكان فى الموعد المحدد وإخطارى بمكتب حافظ باشا بمجرد وصول القوات إلى الحديقة.

١٢- وفى الساعة الرابعة مساءً وكانت قد مضت نصف الساعة على الوقت الذى حدده عثمان المهدى باشا لوصول القوات إلى حديقة الأزبكية- اتصل بى بمكتب حافظ باشا، وبحضوره وحضور حيدر باشا كل من المحافظ بالنيابة وحكمدار البوليس وأخطرانى بعدم وصول القوات إليهما فطلبت من حيدر باشا الاتصال مرة أخرى بعثمان باشا فاتصل به حيدر باشا مستفسرًا عن سبب التأخير، فقال عثمان باشا أن القوات تحركت فعلا ولابد أن تكون وصلت فى تلك اللحظة إلى المدينة.

١٣- فى الساعة ١٥ر٤ اتصل بى محافظ القاهرة بالنيابة مرة أخرى بمكتب حافظ باشا، وبحضوره وحضور حيدر باشا منبئا بعدم وصول قوات الجيش ومستعجلا لها فأخبرته بما قرره عثمان المهدى باشا من نزول القوات فعلا.

١٤- فى الساعة ٣٠ر٤ اتصل بى حكمدار القاهرة من حديقة الأزبكية وأخبرنى بأن الجيش لم يصل بعد، وأن الحالة آخذة فى الاشتداد فطلبت من حيدر باشا بحضور حافظ باشا عفيفى الاتصال مرة أخرى بعثمان المهدى باشا فاتصل به تليفونيا وكان رد عثمان باشا هو نفس الرد السابق من أن قوات الجيش قد تحركت فعلا..

١٥- فى الساعة الخامسة اتصل بى محافظ القاهرة بالنيابة بمكتب حافظ باشا وأخبرنى أن نحو مائة وخمسين جنديا وصلوا إلى حديقة الأزبكية منذ دقائق وأنهم فى انتظار باقى القوات.

١٦- فى الساعة السادسة اتصلت بالمحافظ بالنيابة بالمكتب المؤقت الذى اتخذه فى نادى ضباط البوليس بحديقة الأزبكية وسألته عن عدد قوات الجيش التى وصلت إليه حتى تلك اللحظة فأجاب بأنها حوالى المائتى وخمسين جنديًا. وأن القوات لم تغادر الحديقة وتوزع على المناطق إلا حوالى الساعة ٣٠ر٥م فطلبت من حيدر باشا الاتصال مرة أخرى بعثمان المهدى باشا وحثه على الإسراع فى إنزال أكبر قوة ممكنة فاتصل به فعلا وحثه على ذلك.

١٧- فى الساعة ٣٠ر٦ اتصل بى المحافظ بالنيابة بمكتب حافظ باشا وبحضوره وحضور حيدر باشا وأخبرنى أن قوات الجيش التى نزلت إلى المدينة تمر فى الشوارع على المتظاهرين والمحتشدين أمام المحلات فيصفقون لها ولا تطلق النار على مرتكبى الحوادث. فعجبت لهذا النبأ وذكرته لحيدر باشا وحافظ باشا. فاتصل حيدر باشا بعثمان المهدى باشا وأنهى إليه ما بلغنى من المحافظ فقال له عثمان باشا أن قوات الجيش لا تستطيع إطلاق النار (فى المليان) إلا بأمر كتابى من البوليس وأن هذا الأمر الكتابى لم يصل بعد إلى الجيش..

ولما قال لى ذلك حيدر باشا ثرت ثورة عنيفة وأخذت منه سماعة التليفون ووجهت إلى عثمان باشا عبارات فى منتهى الشدة وكان مما قلته له: «لقد قال لك القائد العام منذ الساعة الثالثة إلا ربع أن جلالة الملك أمر بإنزال قوات الجيش إلى المدينة لقمع فتنة داخلية وحركة مدبرة لحرق العاصمة وإشاعة الفوضى فى أنحاء البلاد. وقال لك أننى موجود بالقصر وطلبت ذلك وكنا نستحثك كل ربع ساعة لسرعة إنزال هذه القوات، فلماذا لم تطلب منى منذ الساعة الثالثة إلا ربع هذا الأمر الكتابى بإطلاق النار؟ ولماذا لم يطلب قائد قسم القاهرة الموجود بحديقة الأزبكية منذ الساعة الرابعة فى انتظار وصول الجيش وتوزيعه- لماذا لم يطلب هذا الأمر الكتابى من حكمدار بوليس القاهرة أو من المحافظ وهما بجواره منذ ذلك الوقت؟؟ ولماذا لم تطلب هذا الأمر الكتابى من حيدر باشا طوال هذا الوقت؟ ولأى سبب إذن نزل الجيش إلى المدينة إذا لم يكن لقمع هذه الفتنة؟ ومع ذلك فأنا أنهى إليك هذا الأمر بحضور رئيس الديوان الملكى وقائد عام القوات المسلحة فأرجو تبليغه فورا إلى قواتك. كما أنى أحملك مسؤولية التهاون فى قمع هذه الفتنة الخطيرة، كما أحملك مسئولية المحافظة على الأمن بالمدينة» فوعدنى سعادته بإصدار التعليمات اللازمة فوراً.

١٨- فى الساعة السادسة والدقيقة الخمسين مساء غادرت القصر الملكى لحضور اجتماع مجلس الوزراء الذى انعقد بدار رفعة النحاس باشا بمناسبة هذه الحوادث وكان مقررا لعقده الساعة السابعة مساء.

١٩- فى الساعة الثامنة مساءً اتصلت بمحافظ القاهرة بالنيابة بحديقة الأزبكية مستفسرا عن الحالة، فأخبرنى أنها تشتد دقيقة بعد أخرى وأن الجيش لا يطلق النار وأنه اضطر فى الساعة السابعة والربع إلى توجيه التبليغ الكتابى الآتى نصه إلى سعادة اللواء على بك نجيب قائد قوات الجيش الموجودة بحديقة الأزبكية بعد أن حادثه شفويا مرارا فى هذا الشأن.

«الحالة خطيرة فى المدينة والبلاغات تنهال علينا بإحداث حرائق ونهب وسلب.. أرجو التكرم بإعطاء أوامر صريحة لمنع استمرار هذه الحالة حيث أن الجيش أصبح هو المسئول الآن عن الأمن».

٢٠- فى الساعة التاسعة مساءً وفى أثناء انعقاد مجلس الوزراء اتصلت مرة أخرى بالمحافظ بالنيابة وسألته عن مجموع القوات التى وصلت إلى الحديقة حتى تلك اللحظة فقال أنها حوالى خمسمائة جندى وأن موقفها من حيث إطلاق النار فى المليان لا يزال كما هو فاتصلت فوراً بمعالى رئيس الديوان الملكى وشكوت إليه من

هذه الحالة فقال لى أنه قد بلغه ذلك منذ قليل وأنه سيتصل فوراً بحيدر باشا الذى كان لا يزال موجوداً بالقصر الملكى. وقد علمت فيما بعد أن المصدر الذى اتصل برئيس الديوان هو المحافظ بالنيابة.

٢١- استمرت الحرائق تمتد من مبنى إلى آخر ومن محل إلى آخر حتى الساعة الحادية عشر مساء حيث هدأ الحالة وتوقفت الحوادث.

٢٢- من الثابت رسميا أن كل الحرائق الكبيرة كحريق فندق شبرد وحريق محل شيكوريل وغيرهما قد وقعت بعد الساعة السادسة مساءً.

٢٣- لم تحدث إصابات قتل أو جرح نتيجة لإطلاق النار فى هذا اليوم على المتظاهرين إلا قتل ثلاثة أشخاص فى أثناء النهار: اثنان منهم أمام محل عمر أفندى والثالث أمام بنك باركليز ومن رصاص البوليس.

الخلاصة

ويستخلص من هذه الوقائع الثابتة الحقائق الآتية:

أولاً: أننى طالبت أن يكون الجيش مستعداً فى الساعة الحادية عشر والنصف صباحاً وقبل وقوع أى حادث حريق.

ثانياً: أننى طلبت نزول الجيش إلى المدينة فى الساعة الثانية عشرة والنصف ظهراً بعد حريق كازينو أوبرا مباشرة.

ثالثاً: أننى بعد حوالى نصف ساعة من هذا الطلب- ولم يكن الجيش قد نزل بعد - طلبت إرجاء هذا النزول مع بقاء الجيش مستعدا وذلك لما طرأ على الحالة من تحسن كما أخبرنى بذلك مدير الأمن العام، ووكيل الوزارة المختص بشئون الأمن العام.

رابعًا: بعد أقل من نصف الساعة من طلب الإرجاء عدت أطلب بكل قوة وإلحاح نزول الجيش فورا عن طريق اللواء وحيد شوقى بك الذى أمره جلالة الملك بالاتصال بى تليفونيا وكان ذلك فى الساعة الواحدة والنصف بعد الظهر وفى أثناء المأدبة الملكية وقد علمت أن وحيد بك شوقى أنبأ حيدر باشا على المائدة بكل ما قلته له وبما طلبته.

خامساً: من الساعة الواحدة والنصف إلى الساعة الثالثة إلا ربع مساءً لم يكن الأمر قد صدر إلى الجيش بالنزول. وقد تفضل جلالة الملك بإصدار هذا الأمر بمجرد أن تشرف حافظ باشا عفيفى وحيدر باشا بمقابلته بعد وصولى إلى القصر.

سادساً: إلى الساعة الثالثة إلا ربع مساءً لم تكن التعليمات قد صدرت إلى

الجيش بالاستعداد وهذا واضح تماماً فى حديث معالى حيدر باشا التليفونى مع عثمان المهدى باشا وطلب الأخير مهلة للإستعداد وجمع القوات وإعداد اللوريات واستدعاء الضباط من منازلهم.

سابعًا: لم تنبه رئاسة الجيش على ضباط الجيش عقب المأدبة الملكية بالتوجه إلى وحداتهم استعداداً للطوارئ، بل تركوا ينصرفون إلى دورهم مع التنبيه عليهم من عثمان المهدى باشا بسلوك طرق بعيدة عن تلك التى تقع فيها الاضطرابات حتى لا يحتك بهم المتظاهرون.

ثامنًا: لم يبدأ نزول قوات الجيش إلى الشوارع إلا بعد الساعة الخامسة والنصف مساءً مع أن الأمر صدر إليها فى الساعة الثالثة إلا ربعا.

تاسعًا: كان نزول القوات تباعا وعلى دفعات قليلة العدد ولم تصدر إليها أوامر صريحة بإطلاق النار رغم المحاولات الشفوية والكتابية التى بذلت فى سبيل ذلك.

عاشرًا: لم تنقطع الحوادث إلا حوالى الساعة الحادية عشرة مساء أى أنها استمرت أكثر من خمس ساعات بعد نزول الجيش إلى الشوارع.

حادى عشر: وقعت كل الحرائق الكبرى بعد الساعة السادسة مساءً.

محمد فؤاد سراج الدين

وثيقة رقم (٨)

قرار رئيس الجمهورية
بالقانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦
بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية

باسم الأمة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الفرمانين الصادرين فى ٣٠ من نوفمبر سنة ١٨٥٤ و ٥ من يناير سنة ١٨٥٦، بشأن الامتياز الخاص بإدارة مرفق المرور بقناة السويس، وبتأسيس شركة مساهمة مصرية للقيام عليه؛

وعلى القانون رقم ١٢٩ لسنة ١٩٤٧ بشأن التزام المرافق العامة ،

وعلى القانون رقم ١٣٧ لسنة ١٩٥٢ فى شأن عقد العمل الفردى،

وعلى القانون رقم ٣٦ لسنة ١٩٥٤ بشأن شركات المساهمة وشركات التوصية بالأسهم والشركات ذات المسئولية المحدودة،

وعلى ما ارتآه مجلس الدولة،

أصدر القانون الآتى:

مادة١- تؤمم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية (شركة مساهمة مصرية) وتنتقل إلى الدولة جميع ما لها من أموال وحقوق وما عليها من التزامات، وتحل جميع الهيئات واللجان القائمة حاليا على إدارتها.

مادة٢- تجمد أموال الشركة المؤممة وحقوقها فى جمهورية مصر وفى الخارج. ويحظر على البنوك والهيئات والأفراد التصرف فى تلك الأموال بأى وجه من الوجوه أو صرف أى مبالغ أو أداء أية مطالبات أو مستحقات عليها، إلا بقرار من الهيئة المنصوص عليها فى المادة الثانية.

مادة٤- تحتفظ الهيئة بجميع موظفى الشركة المؤسسة ومستخدميها وعمالها الحاليين، وعليهم الاستمرار فى أداء أعمالهم، ولا يجوز لأى منهم ترك عمله أو التخلى عنه بأى وجه من الوجوه أو لأى سبب من الأسباب إلا بإذن من الهيئة المنصوص عليها فى المادة الثانية.

مادة٥- كل مخالفة لأحكام المادة الثالثة يعاقب مرتكبيها وبغرامة توازى ثلاثة أمثال قيمة المال موضوع المخالفة. وكل مخالفة لأحكام المادة الرابعة يعاقب مرتكبها بالسجن فضلا عن حرمانه من أى حق فى المكافأة أو المعاش أو التعويض.

ويعوض المساهمون وحملة حصص التأسيس عما يملكونه من أسهم وحصص بقيمتها مقدرة بحسب سعر الإقفال السابق على تاريخ العمل بهذا القانون فى بورصة الأوراق المالية بباريس.

ويتم دفع هذا التعويض بعد إتمام استلام الدولة لجميع أموال وممتلكات الشركة المؤممة.

مادة٢- يتولى إدارة مرفق المرور بقناة السويس هيئة مستقلة تكون لها الشخصية الاعتبارية، وتلحق بوزارة التجارة. ويصدر بتشكيل هذه الهيئة وتحديد مكافآت أعضائها قرار من رئيس الجمهورية، ويكون لها فى سبيل إدارة المرفق جميع السلطات اللازمة لهذا الفرض دون التقيد بالنظم والأوضاع الحكومية.

ومع عدم الإخلال برقابة ديوان المحاسبة على الحساب الختامى، يكون للهيئة ميزانية مستقلة يتبع فى وضعها القواعد المعمول بها فى المشروعات التجارية، وتبدأ السنة المالية فى أول يوليه وتنتهى فى آخر يونيه من كل عام. وتعتمد الميزانية والحساب الختامى بقرار من رئيس الجمهورية، وتبدأ السنة المالية الأولى من تاريخ العمل بهذا القانون وتنتهى فى آخر يونيه سنة ١٩٥٧.

ويجوز للهيئة أن تندب من بين أعضائها واحداً أو أكثر لتنفيذ قراراتها أو للقيام بما تعهد به إليه من أعمال.

كما يجوز لها أن تؤلف من بين أعضائها أو من غيرهم لجاناً فنية للإستعانة بها فى البحوث والدراسات.

ويمثل الهيئة رئيسها أمام الجهات القضائية والحكومية وغيرها، وينوب عنها فى معاملاتها مع الغير.

مادة ٦- ينشر هذا القرار فى الجريدة الرسمية، ويكون له قوة القانون، ويعمل به من تاريخ نشره. ولوزير التجارة إصدار القرارات اللازمة لتنفيذه.

يبصم هذا القرار بخاتم الدولة، وينفذ كقانون من قوانينها.

تحريرا فى ١٨من ذى الحجة سنة ١٣٧٥ (٢٦ من يوليو سنة ١٩٥٦)

جمال عبد الناصر

وثيقة رقم (٩)

قرار رئيس الجمهورية رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٦
بتشكيل هيئة إدارة قناة السويس

رئيس الجمهورية

بعد الإطلاع على المادة ٢ من القانون رقم ٢٨٥ لسنة ١٩٥٦ بتأميم الشركة العالمية لقناة السويس البحرية:

قرر

مادة١: تشكيل هيئة إدارة قناة السويس من السادة:

محمد حلمى بهجت بدوى رئيساً

المهندس محمود يونس نائبًا للرئيس وعضوًا منتدبًا للهيئة

بدوى إبراهيم حمودة

المهندس إبراهيم زكى

أحمد نبيه يونس

محمد توفيق سكر

برهان سعد

محمد على الغتيت

المهندس محمد أحمد سليم

محمود سامى

الدكتور مصطفى الحفناوى

الدكتور محمد عبد الباقى القشيرى

مادة ٢:

على وزير التجارة تنفيذ هذا القرار ويعمل به اعتباراً من اليوم.

تحريراً فى ٢٦ من يوليو سنة ١٩٥٦

(جمال عبد الناصر)

وثيقة رقم (١٠)

الموظفون

بلغ عدد موظفى هيئة قناة السويس فى نهاية عام ١٩٥٨، ١٠٩٧ موظفًا موزعين على الوظائف المختلفة بالهيئة على الوجه التالى:

مهندسون	١٢٢
إداريون	١٢٧
ضباط ميناء	١٧
مرشدون	٢١٦
أطباء وصيادلة	٣١
قباطنة قاطرات	٣٦
فنيون ومشرفون	٩٨
كتابيون	٣٢٧
موظفات آلة كاتبة	١١٠
موظفات تليفون	١٣
المجموع	١٠٩٧ موظفًا

وثيقة رقم (١١)

توزيع العمالة فى شركة قناة السويس (قبل التأميم)
وفى هيئة قناة السويس (١٩٥٨/١٢/٣١)

	الموظفون عدا المرشدين		المرشــــدون	
	قبل التأميم	فى ٥٨/١٢/٣١	قبل التأميم	فى ٥٨/١٢/٣١
عربى	٤١٣	٨٤٠	٤٠	٩٩
يونانى	٦٢	٣٥	١٢	٢٧
ألمانى	–	–	–	٢١
روسى	١	–	–	١٥
بولندى	–	–	١	١٢
يوغسلافى	١١	٢	١	١٢
إيطالى	٩	–	٢	٨
أمريكى	–	–	٢	٥
نرويجى	–	–	١١	٥
إسبانى	–	–	١	٣
سويدى	١	–	٢	٣
رومانى	–	–	–	٢
هولندى	–	–	١٤	١
هنغارى	–	–	–	١
إيرانى	–	–	–	١
إنجليزى	٢٠	–	٦١	–
فرنسى	٢٧٠	–	٥٣	–
بلجيكى	–	–	٢	–
دانمركى	–	–	٣	–
ألبانى	١	–	–	–
لبنانى	١٣	٣	–	–
سويسرى	٣	١	–	–
تشكى	١	–	–	–
جنود أفريقيا	–	–	–	١
المجموع	٨٠٥	٨٨١	٢٠٥	٢١٦

وثيقة رقم (١٢)

منشور الهيئة القومية بالسويس
(عادتنا الوفاء وعهدنا الفداء)

أيها المواطنون الكرام

النظام هو روح الأعمال وعماد الإنتاج. وما سادت الفوضى فى أمر إلا قوضته وأتت على بنيانه من القواعد. وماعم النظام السليم والتوجيه الصحيح إلا تحقق معه الخير وتنزل النصر.

ولعلنا فى هذه الظروف العصيبة والأوضاع الدقيقة والمرحلة الخطيرة التى تجتازها البلاد أشد احتياجا للتنظيم الدقيق والتوجيه الصحيح.

لهذا تكونت هيئة قومية تقوم على هذا الأمر وترعى مصالحكم الخاصة والعامة تمثل الوفديين والإخوان المسلمين والسعديين والاشتراكيين وشباب سيدنا محمد والبلدية والتجار والعمال ومقاولى الشحن والتفريغ.

وأمل اللجنة عظيم فى أن تتوحد الجهود وتتحدد الأهداف حتى نصل إلى الغاية من أقرب السبل وبأقل التضحيات وبأكرم الوسائل. وحتى لا يختلط الأمر على أحد فيظلم أو يعبث أو يسئ التصرف فيضر بالقضية الوطنية المقدسة.

ونسأل الله العظيم الرشاد والسداد والنصر والتأييد حتى يتحقق لقطرنا العزيز مصره وسودانه ما يصبو إليه من حرية واستقلال.

محمد أحمد البديوى- صلاح خيرى- محمد بدره- كامل حمزة- عبد الحميد حمدى- محمد المهدى- حافظ سلامه - نقولا شاروبيم- أمين عبد المعين- سيد فراج- زكى ربيع- أنور سلامة- طاهر منير.

وثيقة رقم (١٣)

قرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٩٨٩ لسنة ١٩٧٥
بمنح هيئة قناة السويس قلادة الجمهورية

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى القانون رقم ١٢ لسنة ١٩٧٢ فى شأن الأوسمة والأنواط المدنية.

قرر:

مادة١– تمنح هيئة قناة السويس قلادة الجمهورية تقديراً لما أدته أجهزتها من خدمات جليلة للبلاد من خلال حرب العاشر من رمضان ١٣٩٣ (٦ من أكتوبر عام ١٩٧٣).

مادة ٢– ينشر هذا القرار فى الجريدة الرسمية.

صدر برئاسة الجمهورية فى ٨ من شوال سنة ١٣٩٥ (١٢ من أكتوبر ١٩٧٥)

(محمد أنور السادات)

وثيقة رقم (١٤)

رسوم العبور المطبقة إبتداء من ١ من يناير ١٩٩٩ طبقًا للمنشور رقم ٩٨/٦

م	نوع السفينة	الحمولة الصافية لقناة السويس											
		٥٠٠٠ طن الأولى		٥٠٠٠ طن الثانية		١٠٠٠٠ طن التالية		٢٠٠٠٠ طن التالية		٣٠٠٠٠ طن التالية		باقى الحمولة	
		محملة	فارغة	محملة	فارغة	محملة	فارغة	محملة	فارغة	محملة	فارغة	محملة	فارغة
١	* ناقلات البترول الخام * ناقلات مشتركة تحمل بترول خام فقط	٦ر٤٩	٥ر٥٢	٣ر٦٢	٣ر٠٨	٣ر٢٥	٢ر٧٧	١ر٤٠	١ر١٩	١ر٤٠	١ر١٩	١ر٢١	١ر٠٣
٢	* ناقلات مشتقات بترول * ناقلات مشتركة تحمل مشتقات بترول فقط * ناقلات مشتركة تحمل شحنة مشتركة	٦ر٧٥	٥ر٥٢	٣ر٧٧	٣ر٠٨	٣ر٤٣	٢ر٧٧	١ر٩٣	١ر١٩	١ر٩٣	١ر١٩	١ر٩٣	١ر٠٣
٣	* سفن البضائع الصب الجافة * ناقلات مشتركة تحمل بضائع صب فقط	٧ر٢١	٦ر١٣	٤ر١٤	٣ر٥٢	٢ر٩٧	٢ر٥٣	١ر٠٥	٠ر٩٠	١ر٠٠	٠ر٨٥	١ر٠٠	٠ر٨٥
٤	* ناقلات مواد سائلة صب أخرى * غازات طبيعية مسلية * ناقلات الكيماويات (١) * ناقلات مشتركة تحمل مواد صب سائلة أخرى	٧ر٥٠	٦ر٣٨	٤ر١٨	٣ر٥٦	٣ر٨١	٣ر٢٤	٢ر٦٨	٢ر٢٨	٢ر٦٨	٢ر٢٨	٢ر٦٨	٢ر٢٨
٥	* ناقلات الغازات البترولية المسلية	٦ر٧٥	٥ر٧٥	٣ر٧٧	٣ر٢١	٣ر٤٣	٢ر٩٢	٢ر٤٢	٢ر٠٦	٢ر٤٢	٢ر٠٦	٢ر٤٢	٢ر٠٦
٦	* سفن الحاويات * حاملات السيارات	٧ر٢١	٦ر١٣	٤ر١٠	٣ر٤٩	٣ر٣٧	٢ر٨٧	٢ر٤٢	٢ر٠٦	٢ر٤٢	٢ر٠٦	١ر٨٣	١ر٥٦
٧	* الوحدة العائمة الخاصة	٧ر٢١	-	٤ر١٤	-	٣ر٧٧	-	٢ر٦٣	-	٢ر٦٣	-	٢ر٦٣	-
٨	* بقية السفن الأخرى	٧ر٢١	٦ر١٣	٤ر١٤	٣ر٥٢	٣ر٧٧	٣ر٢١	٢ر٦٣	٢ر٢٤	٢ر٦٣	٢ر٢٤	٢ر٦٣	٢ر٢٤

(١) السفن ناقلات الكيماويات والزيوت الفارغة يطبق عليها فئة رسوم ناقلات البترول.

وثيقة رقم (١٥)

١- تطوير حركة الملاحة جدول (١)

تطور أعداد وحمولات السفن (١٩٧٥ - ١٩٩٨)

السنة	عدد السفن		الحمولة الصافية (ألف طن)	
	إجمالي	متوسط يومي	إجمالي	متوسط يومي
١٩٧٥*	٠٦٥٥٧٩	٢٦ر٦	٥٠٤٤١	٢٤٠
١٩٧٦	١٦٨	٤٥ر٩	١٨٧٧٥٧	٥١٣
١٩٧٧	١٩٧٠٣	٥٤ر٠	٢٢٠٤٧٧	٦٠٤
١٩٧٨	٢١٢٦٦	٥٨ر٣	٢٤٨٢٦٠	٦٨٠
١٩٧٩	٢٠٣٦٣	٥٥ر٨	٢٦٦١٧١	٧٢٩
١٩٨٠	٢٠٧٩٥	٥٦ر٨	٢٨١٣٠٥	٧٦٩
١٩٨١	٢١٥٧٧	٥٩ر١	٣٤٢٣٥٦	٩٣٨
١٩٨٢	٢٢٥٤٥	٦١ر٨	٣٦٣٥٣٨	٩٩٦
١٩٨٣	٢٢٢٢٤	٦٠ر٩	٣٧٨٢٢٦	١٠٣٦
١٩٨٤	٢١٣٦١	٥٨ر٤	٣٧١٠٣٩	١٠١٤
١٩٨٥	١٩٧٩١	٥٤ر٢	٣٥٢٥٧٩	٩٦٦
١٩٨٦	١٨٤٠٣	٥٠ر٤	٣٦٦٠٧٦	١٠٠٣
١٩٨٧	١٧٥٤١	٤٨ر١	٣٤٧٠٣٨	٩٥١
١٩٨٨	١٨١٩٠	٤٩ر٧	٣٥٦٩١٣	٩٧٥
١٩٨٩	١٧٦٢٨	٤٨ر٣	٣٧٣٤٢٩	١٠٢٣
١٩٩٠	١٧٦٦٤	٤٨ر٤	٤١٠٣٢٢	١١٢٤
١٩٩١	١٨٣٢٦	٥٠ر٢	٤٢٦٤٤٩	١١٦٨
١٩٩٢	١٦٦٢٩	٤٥ر٤	٣٦٩٧٧٩	١٠١٠
١٩٩٣	١٧٣١٨	٤٧ر٤	٣٩٦٥٥٠	١٠٨٦
١٩٩٤	١٦٣٧٠	٤٤ر٨	٣٦٤٤٨٧	٩٩٩
١٩٩٥	١٥٠٥١	٤١ر٢	٣٦٠٣٧٢	٩٨٧
١٩٩٦	١٤٧٣١	٤٠ر٢	٣٥٤٩٧٤	٩٧٠
١٩٩٧	١٤٤٣٠	٣٩ر٥	٣٦٨٧٢٠	١٠١٠
١٩٩٨	١٣٤٧٢	٣٦ر٩	٣٨٦٠٩٩	١٠٥٨

* أيام الملاحة الفعلية ٢١٠ يوماً.

وثيقة رقم (١٦)

العشرون علم الأولى فى حركة الملاحة (٢٠٠٤-٢٠٠٥)

م	علم السفينة	عدد السفن			الحمولة الصافية (ألف طن)		
		٢٠٠٤	٢٠٠٥	%	٢٠٠٤	٢٠٠٥	%
١	Panama	٣٤٩٠	٣٦٩٧	٥ر٩	١٤٢٦٨٧	١٥٣١٠٢	٧ر٣
٢	Liberia	١٧٠٧	١٨٨٤	١٠ر٤	٧٠٨٩٦	٨٠٦٣٧	١٣ر٧
٣	Germany	٦٦٥	٨٧٨	٣٢ر٠	٣٢١٦٩	٤٢٩٢١	٣٣ر٤
٤	U. K	٩٨٥	٩٩١	٠ر٦	٣٤١٣٢	٣٤١٣٨	٠ر٠
٥	Denmark	٤٨٨	٤٨١	١ر٤-	٢٩٩٣٢	٣٠٥٥٤	٢ر١
٦	Greece	٦٩٣	٦١٣	١١ر٥-	٣٥٩٠٦	٢٩٥٩٦	١٧ر٦-
٧	Bahamas (IS.)	٦٣٤	٦٨٤	٧ر٩	٢٧٦٧٨	٢٧٩١٩	٠ر٩
٨	Hong Kong	٦٠٣	٦٩٣	١٤ر٩	٢٥١٨٢	٢٦٣٧٥	٤ر٧
٩	Singapore	٤٥١	٥٩٧	٣٢ر٤	٢٠٧٩٠	٢٥٧٧٧	٢٤ر٠
١٠	Marshall (IS.)	٣٥٦	٦١٣	٧٢ر٢	١٥٢١٧	٢٤٣١٦	٥٩ر٨
١١	Malta	٧٤٥	٨٢١	١٠ر٢	٢١٢٧٩	٢٢١٤٢	٤ر١
١٢	Cyprus	٦٣٦	٦٨٨	٨ر٢	١٧٣٨٦	٢٠٣٣٧	١٧ر٠
١٣	Norway	٥٠٦	٤٩٣	٢ر٦-	١٥٩٣٤	١٤٩٨٢	٦ر٠-
١٤	U.S. A	٤٩٤	٣٨٩	٢١ر٣-	١٨١٠٦	١٢٩١١	٢٨ر٧-
١٥	France	٢٠٣	٢٢٤	١٠ر٣	١٠٧٧٣	١٠٨٦٢	٠ر٨
١٦	Iran	٣١٢	٣٣٦	٧ر٧	٩٣٢٠	١٠٢٧٧	١٠ر٣
١٧	Italy	٣٤٣	٣٥٧	٤ر١	١٠٤٦٧	٩٩٥١	٤ر٩-
١٨	Netherlands	٢٩٢	٣٢٣	١٠ر٦	٨٥٥٠	٩٦٧٢	١٣ر١
١٩	China	٢٤٩	٢٦٣	٥ر٦	٩١٠٠	٩٥٩٦	٥ر٥
٢٠	South Korea	١٩٦	٢٤٠	٢٢ر٤	٦٤٧٦	٨٤٥٥	٣٠ر٦

ملحق الصور



الخديوى إسماعيل



أرنين نوبار وزير خارجية إسماعيل



لورد داربى: وزير الخارجية البريطانى الذى كان أول من علم بالمفاوضات بين إسماعيل وبعض الماليين الفرنسيين لبيع الأسهم المملوكة لمصر



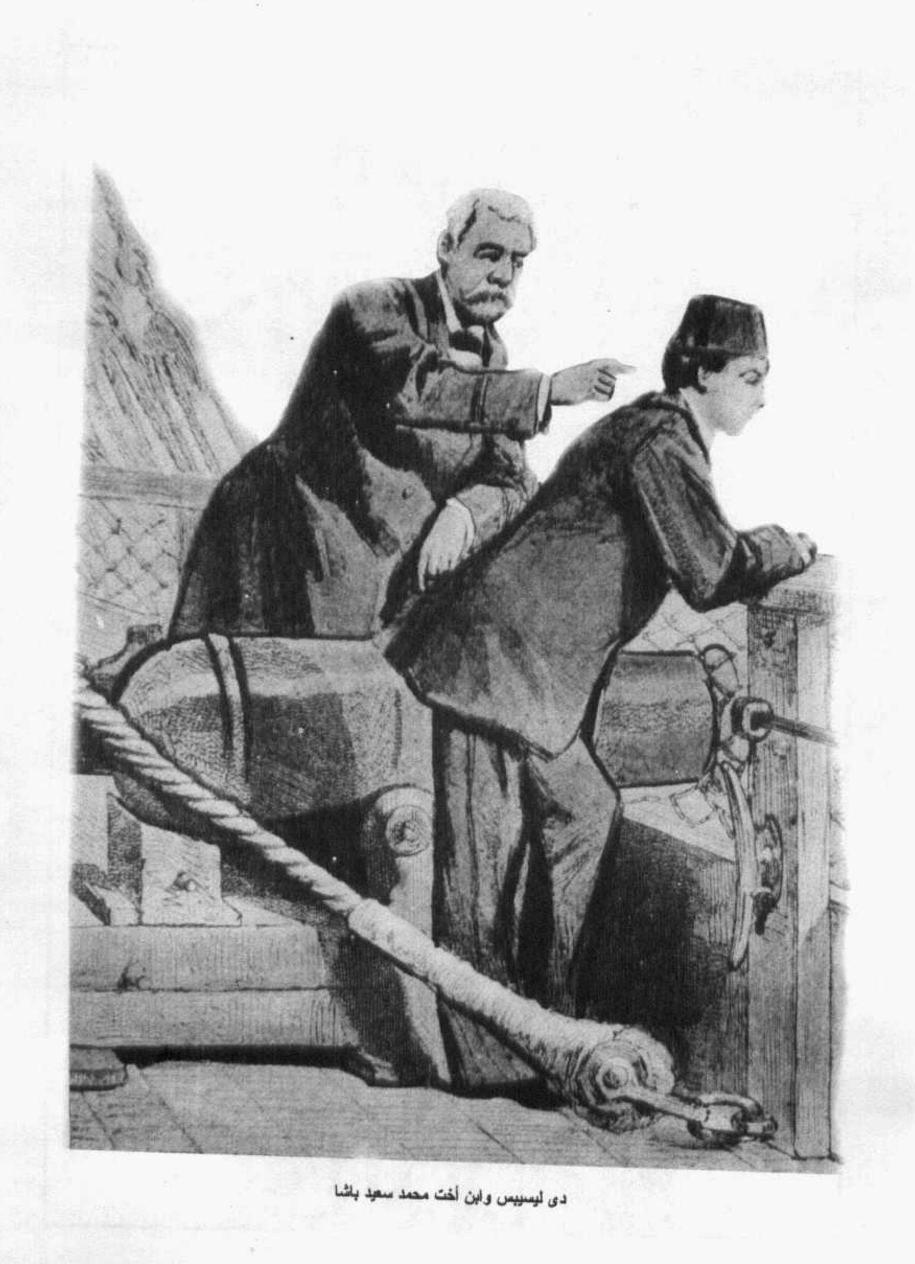
دزرائيلى: رئيس وزراء بريطانيا. اقترض ٤ ملايين من الجنيهات من بنك روتشيلد، وعجل بشراء أسهم مصر فى قناة السويس، وبهذه الصفقة أضاع إسماعيل على مصر امتيازها الوحيد من مشروع القناة



روتشيلد: مدير البنك المعروف بذلك الاسم.



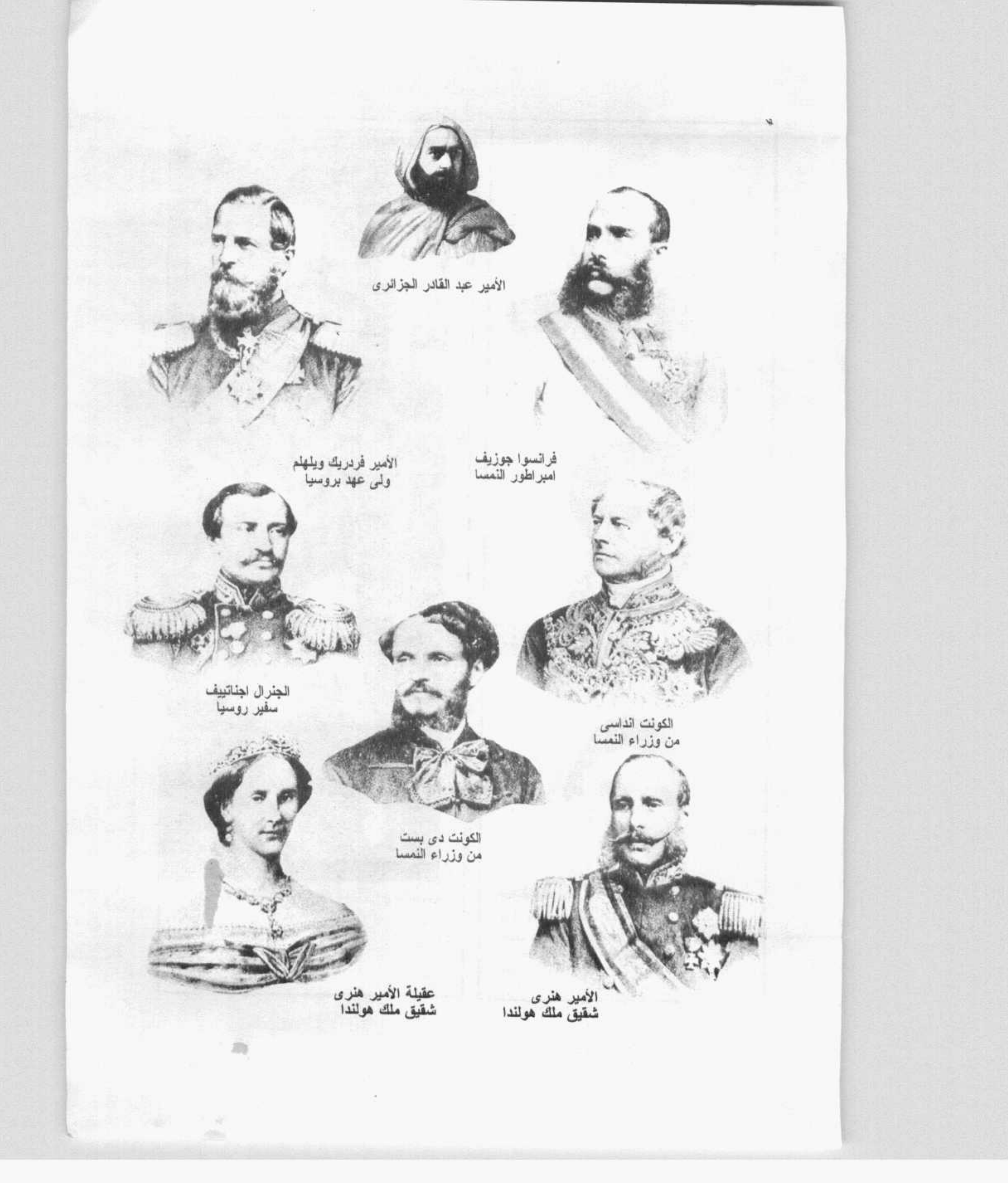
مؤتمر القسطنطينية: الذى انتهى بالاتفاقية المعروفة بذلك الاسم في ٢٩ أكتوبر عام ١٨٨٨، ويرى فى الصورة، ممثل تركيا صالح باشا يتوسط ممثلى فرنسا وانجلترا والروسيا وبروسيا وإيطاليا والنمسا والمجر وأسبانيا



دى ليسبس وابن أخت محمد سعيد باشا



المعول الأول فى القناة: يوم ٢٥ أبريل سنة ١٨٥٩


الأمير عبد القادر الجزائرى
الأمير فردريك ويلهلم
ولى عهد بروسيا
فرانسوا جوزيف
امبراطور النمسا
الجنرال اجناتييف
سفير روسيا
الكونت انداسى
من وزراء النمسا
الكونت دى بست
من وزراء النمسا
عقيلة الأمير هنرى
شقيق ملك هولندا
الأمير هنرى
شقيق ملك هولندا



الاب بورسبير انفانتان: صاحب فكرة مشروع قناة السويس



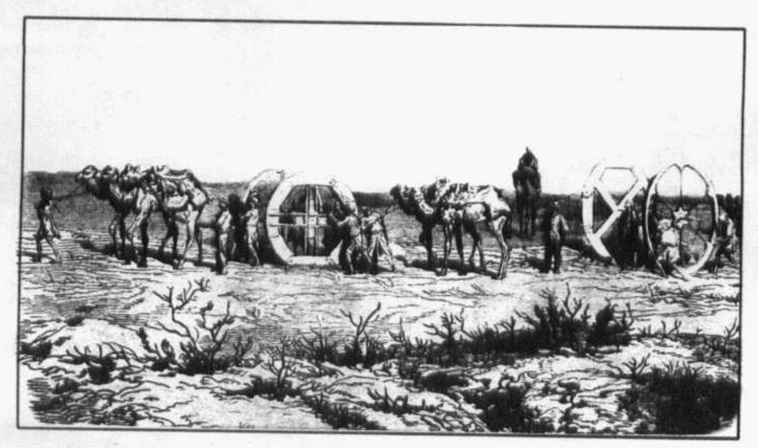
محمد سعيد: والى مصر من ١٨٥٤ إلى ١٨٦٢



دى ليسيبس: عندما أتى إلى مصر أول مرة سنة ١٨٣٢



لينان بك: هو فرنسى الأصل وكان يدعى "لينان دى بلفون" وهو زميل المهندس الفرنسى موجيل بك، وقد عهد إليهما محمد سعيد بدراسة مشروع حفر القناة مع دى ليسيبس



لوحة لرسام عاصر حفر القناة: تثبت عدم صحة ادعاء الشركة استخدامها لآلات حفر حديثة



العمال المصريون



شارل دى ليسبس: ابن فردينان وساعده الأيمن

فكتور دى ليسبس: أحد أقارب فردينان دى ليسبس



فردينان دى ليسيبس: الثانى من اليمين بالملابس العربية



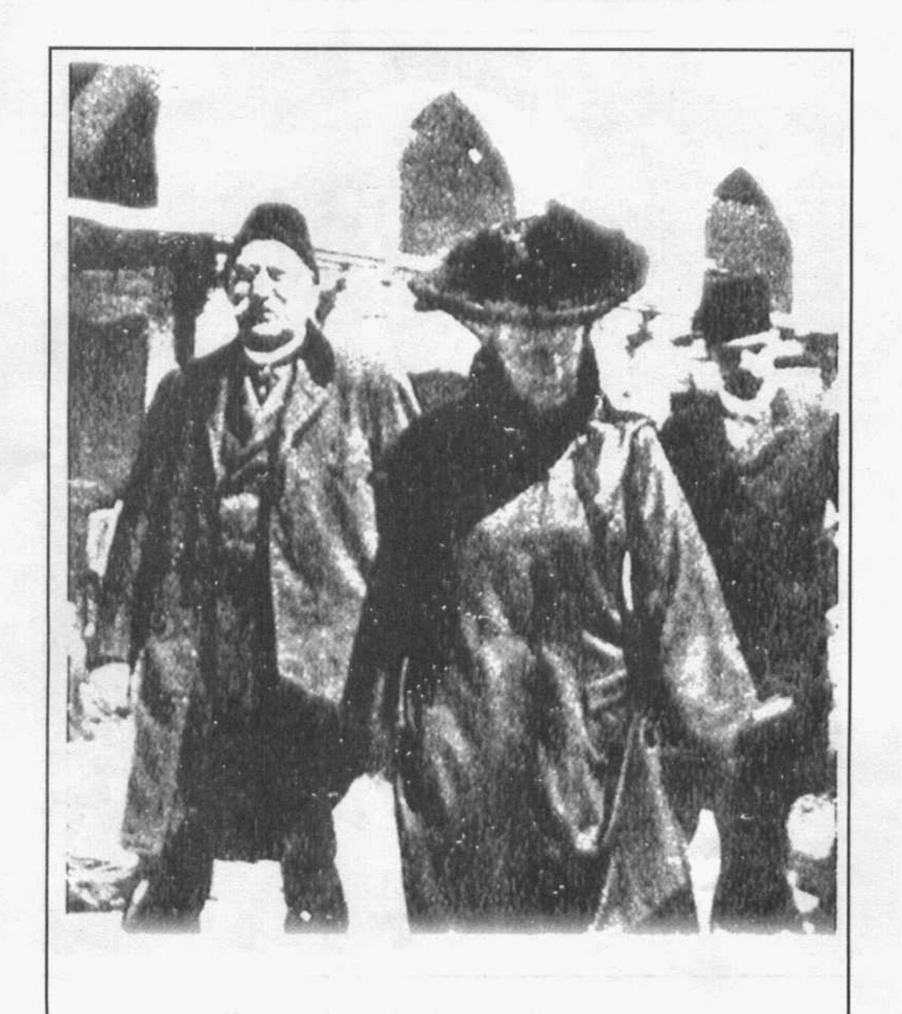
الدعوة التى أرسلها الخديوى إسماعيل لملوك وأمراء أوربا لحضور حفل افتتاح قناة السويس



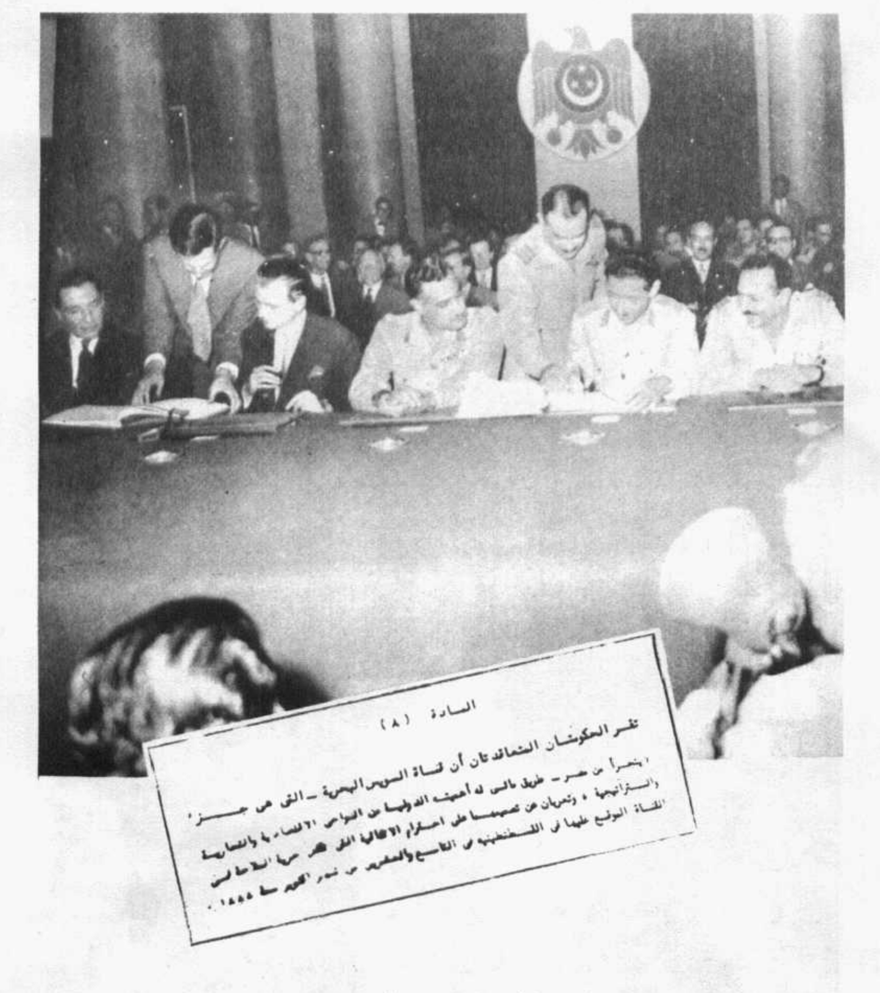
لوحة زيتية مشهورة للفنان محمود سعيد: تمثل الاحتفال بافتتاح القناة



الامبراطورة أوجيني: زوج نابليون الثالث وقريبة فردينان دى ليسبس ،
وكانت كوكب حفلات الافتتاح سنة ١٨٦٩



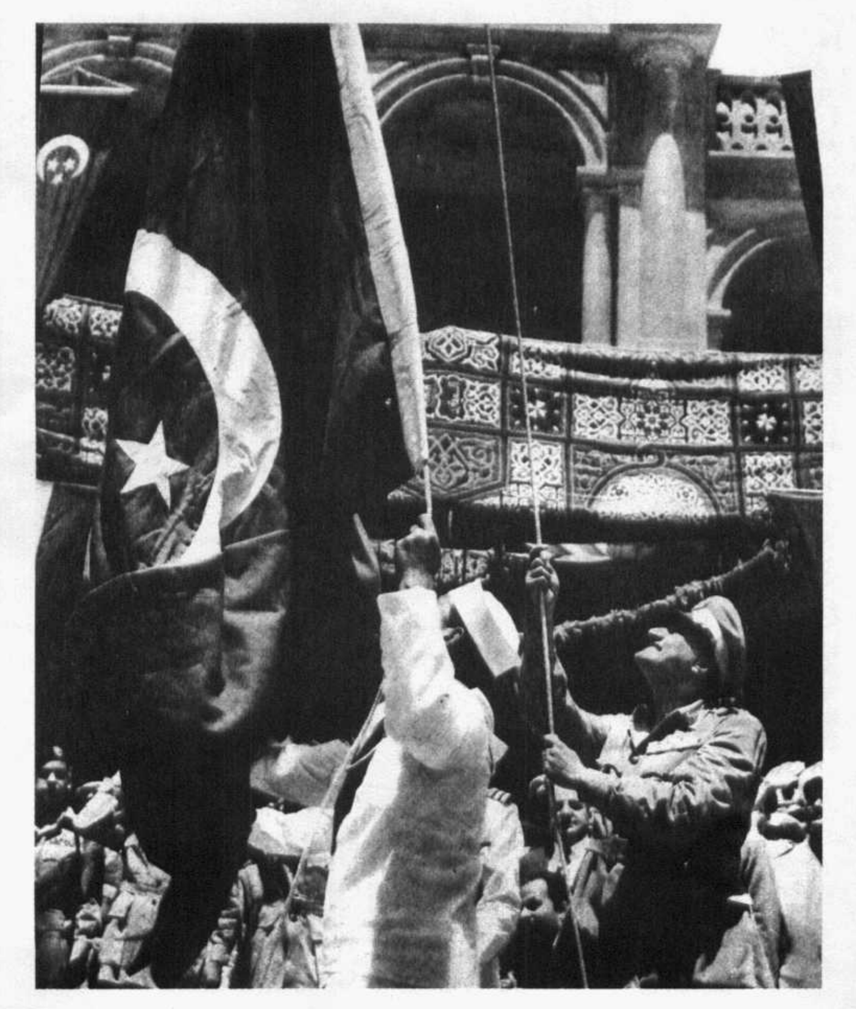
الامبراطورة السابقة أوجينى: عندما زارت مصر سنة ١٩٠٤ بعد خلعها بثلاثة وثلاثين عاما، وقد أصبحت مسنة ومريضة جاءت تلتمس الاستشفاء بشمس مصر وبجوارها بطرس غالى رئيس الوزراء



المادة (٨)

تقر الحكومتان المتعاقدتان أن قناة السويس البحرية – التي هي جزء
يتجزأ من مصر – طريق مائي له أهميته الدولية من النواحي الاقتصادية والتجارية
والاستراتيجية ، وتعربان عن تصميمهما على احترام الاتفاقية التي تكفل حرية الملاحة في
القناة الموقع عليها في القسطنطينية في التاسع والعشرين من شهر أكتوبر سنة ١٨٨٨ .

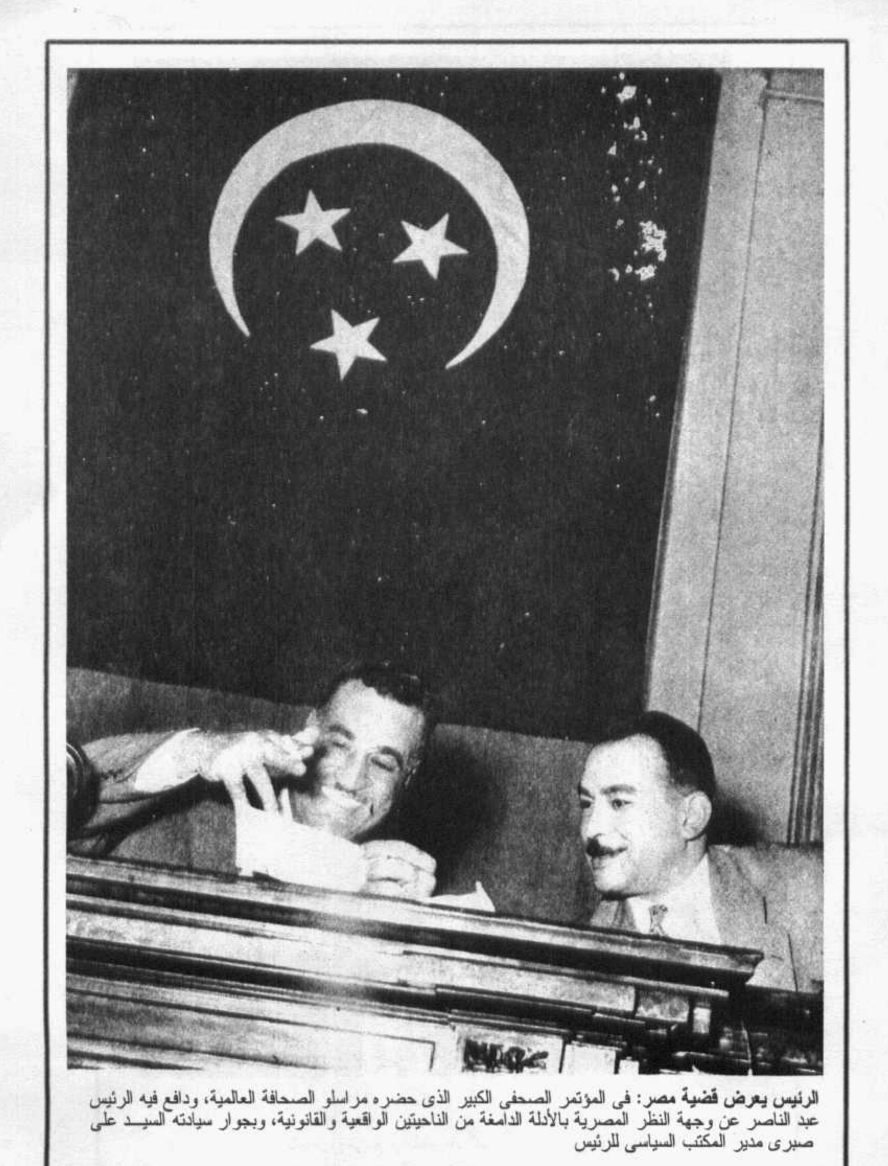
توقيع اتفاقية الجلاء: يوم ١٩ أكتوبر سنة ١٩٥٤



الرئيس يعلن سيادة مصر: ويرفع بيده علم الوطن على مبنى البحرية فى مدينة بورسعيد يوم ١٨ يونيو عام ١٩٥٦ وهو آخر مبنى رحل منه الجنود البريطانيون.



الرئيس جمال عبد الناصر: يعلن قرار تأميم القناة بميدان المنشية فى الأسكندرية مساء يوم ٢٦ يوليو ١٩٥٦ .



الرئيس يعرض قضية مصر: فى المؤتمر الصحفى الكبير الذى حضره مراسلو الصحافة العالمية، ودافع فيه الرئيس عبد الناصر عن وجهة النظر المصرية بالأدلة الدامغة من الناحيتين الواقعية والقانونية، وبجوار سيادته السيد على صبرى مدير المكتب السياسى للرئيس

بعد أن تقرأ

كلمة للتاريخ

كان من المفترض أن يصدر هذا الكتاب عن هيئة قناة السويس ولكنها (رفضت) وهذه قصة تحتاج إلى كتاب منفصل ولكننا سنختصر إلى أقصى درجة وذلك لتقديم شهادة حق للتاريخ.. وقد بدأت القصة فى الأشهر الأخيرة من العام الماضى (٢٠٠٥) عندما تقدمت إلى الدكتور أحمد نوار رئيس الهيئة العامة لقصور الثقافة بمشروع متكامل لاحتفالية قومية ضخمة بالعيد الذهبى لتأميم قناة السويس متضمنا عشرة أنشطة كبيرة هى (أوبريت غنائى - إصدار موسوعة القناة - مؤتمر علمى أدبى - معرض وثائق - معرض صور فوتوغرافية- معرض فن تشكيلى - فيلم تسجيلى- مهرجان للغناء الوطنى- مهرجان فنون شعبية - مهرجان سينمائى) وبالطبع فإن كل هذه الأنشطة ذات علاقة مباشرة بقناة السويس وتحمس الدكتور نوار بحسه الوطنى العالى وهو أحد قناص حرب الاستنزاف ضد العدو الصهيونى.. ولكنه سألنى عن مصادر التمويل لأن هذه الاحتفالية أكبر من قدرات الثقافة الجماهيرية فاقترحت إشراك قناة السويس ومحافظات القناة الثلاث.. وعلى الفور أرسل د. نوار خطابات رسمية إلى هذه الجهات وتم تحديد موعد مع الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس وذهبنا إليه وبأريحية ليست غريبة عليه قال د. نوار للفريق فاضل إن هذا المشروع من اقتراح محمد الشافعى وهو الأقدر على شرح تفاصيله.. وبالفعل بدأت أشرح

تفاصيل الاحتفالية للفريق فاضل الذى قاطعنى متحمسًا (بالشكل لازم الريس يحضر ونعمل الحفلة فى الأوبرا بالقاهرة) وطلب من أكبر مساعديه واسمه المهندس محمود عبد الوهاب أن أنضم إلى لجنة الاحتفالية.. كما طلب منا الفريق فاضل أن نبدأ على الفور فى الإعداد لكل هذه الأنشطة.. وعندما عرضت فكرة مشاركة محافظات القناة الثلاث لم يتحمس لها وأكد على أن هيئة قناة السويس سوف تتولى تمويل الاحتفالية بالكامل وبعد أن عدنا من الإسماعيلية بدأت على الفور إعداد فريق العمل ورشحت المخرج الكبير عبد الرحمن الشافعى لإخراج الأوبريت لأنه أفضل من يخرج هذه النوعية من الأعمال فى كل العالم العربى انطلاقا من أعماله الكبيرة مثل (عاشق المداحين- السيرة الهلالية- السفيرة عزيزة- إلخ)، كما رشحت الشاعر محمد يوسف للمشاركة فى كتابة الأوبريت وتحمس د. نوار وأصدر قرارًا إداريا بتشكيل فريق الاحتفالية على أن أتولى الإشراف العام وبدأنا الاتصالات فى كافة الاتجاهات فحصلنا على العديد من الوثائق والصور واللوحات التشكيلية واستطعنا حصر العشرات من الأغانى الوطنية والأفلام السينمائية ذات الصلة بقناة السويس وانتهينا من جزء كبير من موسوعة القناة والأهم أننا وضعنا أيدينا على تيمة مبهرة للأوبريت حيث اكتشفنا الشخصية البورسعيدية الشعبية (القابوطى) واستدعيناها من الماضى لتكون شاهدة على الأحداث وهى حيلة درامية معروفة حتى لا يتحول العمل الدرامى إلى مجرد عمل تسجيلى رتيب.. وقد أنجزنا كل هذا قبل اللقاء بلجنة الاحتفالية.. وذهبت لحضور اجتماع هذه اللجنة فإذا بى أمام مجموعة من الموظفين لا علاقة لهم بالفن أو الثقافة وليس هذا فقط ولكنهم أسرى لفكرة غريبة مؤداها أن هذه الاحتفالية خاصة بهم و(على الغرباء أن يمتنعوا) حتى لا يقتربوا من المكاسب التى تخطط لجنة الموظفين للتكويش عليها. ولذلك ومنذ اللحظة الأولى وجدت العشرات

من العراقيل وعملت على تفاديها إنقاذا لهذا الحدث القومى من براثن عبد الروتين وكلما تفاديت أحد هذه العراقيل جاءوا بما هو أسوأ منه لدرجة أنهم طلبوا السيرة الذاتية للمخرج الكبير عبد الرحمن الشافعى لأنهم جميعا لا يعرفونه ولم يسمعوا به -! بل إن أحد أعضاء اللجنة صرخ قائلا لماذا لا يخرج هذا الاوبريت المخرج حسين كمال وبالطبع لم أجد إلا الابتسام لأن العضو المبجل لم يعرف أن حسين كمال قد رحل عن دنيانا منذ سنوات..

ثم أصر أعضاء اللجنة التى يرأسها أحد موظفى الهيئة الكبار (على المعاش) أن يقرأوا الموسوعة وما كتبناه من الأوبريت.. وهنا كانت الطامة الكبرى لأنهم ضبطونا متلبسين بانتقاد أمريكا وديليسبس.. والغريب أن الجزء الذى كتبناه من الأوبريت تمت قراءته من قبل موظفة صغيرة فى السن والخبرة بدعوى أنها قد درست المسرح وقد جاءت هذه الموظفة إلى أحد الاجتماعات ومعها العديد من الاعتراضات على النص ومعها أيضا بشرى بأن (الجماعة فى بيتهم) قالوا لها إنها كانت رحيمة جداً..!! وكانت اعتراضات هذه الناقدة الناقمة من عينة (ماذا يعنى فرق تسد) لأنها لا تعرف أن فرق تسد كانت سياسة كرومر المعتمد البريطانى فى مصر (١٨٨٣- ١٩٠٧) وأيضا من يكون القابوطى ولماذا تكون لغته شعبية.. ولماذا لا يكون بطل الأوبريت جمال عبد الناصر - ولماذا تنتقدون: ديليسبس.. وهو الذى حفر القناة وبسبب هذا الديليسبس ثارت مناقشة حامية الوطيس مع أعضاء اللجنة فبعضهم يرى أن القنصل الفرنسى لابد أن يغضب عندما يحضر الاحتفالية ويكتشف أننا (واخدين موقف من ديليسبس) وحاولت بكل ما أوتيت من حكمة وصبر أن أشرح لهم أن ما كتبناه ليس رأيا شخصيا لنا ولكنه أحداث التاريخ كما جاءت فى كتابات المؤرخين الفرنسيين قبل المصريين ولكنهم لم يقتنعوا فقلت لهم ما رأيكم فى علاقات فرنسا وألمانيا - فقالوا عظيمة - فقلت هل علمتم أن ألمانيا قد غضبت من الانتقاد الدائم من فرنسا والغرب كله لهتلر الألمانى الذى ينعتونه دوماً بالنازى

الإرهابى ورغم أننا كنا نركز فى هذا الأوبريت على ثلاث مناطق شديدة الأهمية وهى الحفر - التأميم - العبور للتأكيد على تواصل التاريخ المصرى إلا أن أعضاء اللجنة المحترمين أصروا على أن يكون الأوبريت «تأميم» فقط وإلا..!

وعندما اكتشفوا أننا قد انتقدنا أمريكا فى مقدمة الموسوعة غضبوا جداً وطلبوا حذف المقدمة نهائيا والأهم أنهم قد طلبوا منا أن ينشروا الموسوعة مجانا بلا أى مقابل وكأن عهد السخرة الذى كان على أيام ديليسبس قد عاد على يد لجنة الموظفين.. ورغم أن عضو اللجنة الذى راجع الموسوعة قد أشاد بها وأكد على أنه كتاب تفتقد إليه مكتبة الهيئة وكتب تقريراً وافيا يؤكد فيه على أهمية هذا الكتاب إلا أن السادة أعضاء اللجنة أصروا على المجانية وإلا.. والغريب أن اللجنة قد تلقت العديد من الاقتراحات لتقديم أفكار لهذه الاحتفالية من أغربها اقتراح أحد المصريين المقيمين فى باريس والذى أصدر كتابا يعمل فيه على (غسيل سمعة ديليسبس).. المهم أنه أرسل يطلب تشكيل لجنة دولية برئاسته وإقامة احتفالية يحييها المطرب الفرنسى (شارل إزنافور) والذى سيتقاضى ٢٤٠ ألف يورو (حوالى ٢ مليون جنيه) وهذا غير الانتقالات والإقامة له ولفرقته.. ويشارك أيضا فى الاحتفالية المطرب المغربى عبده شريف مقابل (٣٠ألف يورو)..! ولولا وجودى فى هذه اللجنة لتمت الموافقة على هذا المقترح خاصة أن بعضهم كان يقترح أن تكون (أوبرا عايدة) هى العمل الرئيس للاحتفالية..

وهكذا بدأت الأنشطة العشرة التى اقترحناها تتآكل واحداً بعد الآخر رغم الجهد الكبير الذى بذل فى الإعداد لها وخاصة فى موضوع المؤتمر العلمى الأدبى حيث تم الاتصال بمجموعة من كبار الباحثين لإعداد بحوث فى خمسة محاور (السياسة - الاقتصاد- التاريخ- النضال الوطنى - العمران) كما تم الإتفاق مع العالم الجغرافى الكبير د. صفى الدين أبو العز ليرأس هذا المؤتمر.

وفى الوقت الذى تصور فيه السادة (جنرالات لجنة الموظفين) أنهم قد انتصروا بتطفيش هؤلاء الغرباء فإن كل المصريين قد خسروا أن يحتفوا بواحد من أهم أيامهم المجيدة.. ولولا إصرار د. أحمد نوار على إقامة ما تيسر من هذه الاحتفالية لضاعت هذه المناسبة الوطنية العظيمة والتى علينا انتظار خمسين سنة حتى تعود مرة أخرى.. أما الأشد غرابة فحدث بعد أن نجح جنرالات الموظفين فى تطفيشناحيث حاولوا السطو على ما قدمناه لهم من أوراق وحاولوا الاتصال ببعض الأسماء من الباحثين والأدباء ولكنهم جميعا رفضوا هذا السطو الفكرى.

إننا بالطبع لا نشكو أحدًا ولكننا فقط نتألم من هذه الكوميديا السوداء بعد أن سادت (ثقافة العزبة) فغالبية المسئولين يتعاملون مع الأماكن أو المهام المسئولين عنها على أنها (عزبة خاصة) حتى لو كان ذلك على حساب الوطن كله ورغم هذا فإن هذا الوطن لن يعدم أبدًا وجود من يرفع راية المقاومة لمواجهة كل محاولات تجريف الوعى الوطنى وللعمل على محو «الأمية الوطنية» التى انتشرت كثيرًا خاصة بين أعضاء (لجنة الموظفين) الذين أضاعوا على مصر كلها الاحتفال بواحد من أهم أيامها المجيدة طمعًا فى بعض المكاسب الصغيرة والرخيصة، ولكن لندعهم أسرى قيود عجزهم وفشلهم، ولنحتفل نحن بمصر ولمصر بأهم أيامها المجيدة، يوم تأميم قناة السويس ذلك اليوم الذى جسد ملحمة الشعب وتاريخ الأمة.

محمد الشافعى

الكاتبان

محمد الشافعى

- كاتب صحفى بدار الهلال، رئيس تحرير روايات الهلال.
- عمل رئيس تحرير ومستشار تحرير للعديد من الصحف.
- صدر له أكثر من (١٥) كتاباً تتوزع مابين الدراسات السياسية والتاريخية والدينية والثقافية ومنها:

١- شموس فى سماء الوطن.
٢- أنغام المدافع.
٣- السويس مدينة الأبطال.
٤- بورسعيد بوابة التاريخ.
٥- الإسماعيلية أرض الفرسان.
٦- دنشواى.. مائة عام من العزة.

- له العديد من الدراسات الدينية ومنها:

١- مخابرات دولة الرسول.
٢- حقوق الإنسان فى الإسلام.
٣- السحر والجان بين المسيحية والإسلام.

- يقوم بتدريس الصحافة فى كلية الآداب جامعة المنوفية وله كتاب فى ذلك بعنوان (فنون الكتابة الصحفية).

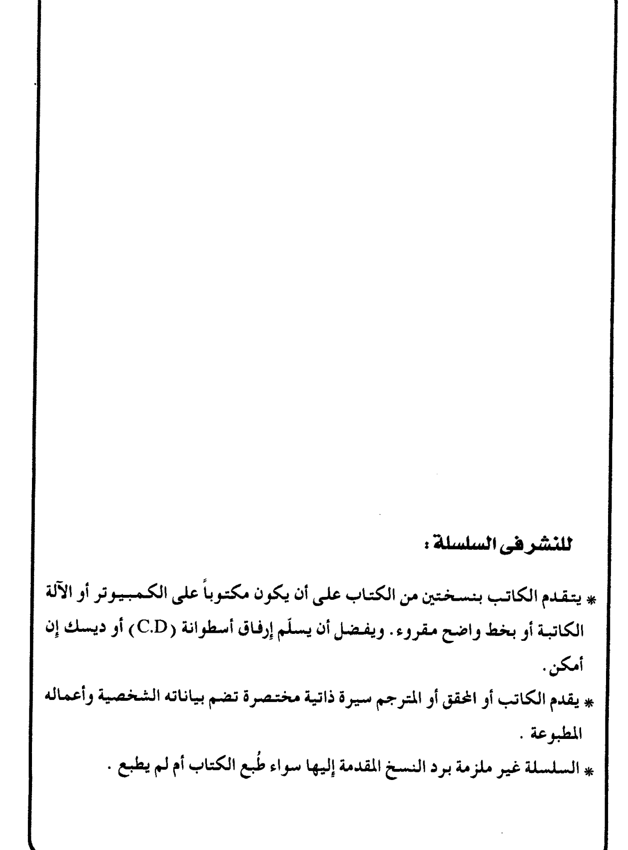
محمد يوسف

- من مواليد الإسماعيلية فى ٢٦ يوليو سنة ١٩٥٨.
- بكالوريوس فنون تطبيقية قسم تصوير.
- شاعر عامية وكاتب مسرحى وناقد أدبى.. أصدر أربعة دواوين:

١- جايز نونس بعضنا.
٢- ليل التلاتينى.
٣- لبن العصفور.
٤- ١٥/٧/١٩٦٧.

- صدر له كتاب نقدى واحد بعنوان «حكاية كام ولد عترة» عن شعراء مدينة الإسماعيلية (١٩٩٦).
- شارك بمسرحية (س و ش) فى فاعليات مهرجان المسرح التجريبى الدولى (١٩٩٥) كما شارك فى مهرجان الإبداع المسرحى عام (٢٠٠٠) بمسرحتى (دولة نوح) و (المحاصرون)..

معد برامج تليفزيونية أعد عشرات البرامج للقناتين الثانية والرابعة بالتليفزيون المصرى وقناة المحور الفضائية والتوجيه المعنوى للقوات المسلحة وكانت هذه البرامج فى معظمها تدور حول تاريخ منطقة القناة وسيناء والصراع العربى الإسرائيلى.



للنشر فى السلسلة :

* يتقدم الكاتب بنسختين من الكتاب على أن يكون مكتوباً على الكمبيوتر أو الآلة الكاتبة أو بخط واضح مقروء. ويفضل أن يسلّم إرفاق أسطوانة (C.D) أو ديسك إن أمكن.
* يقدم الكاتب أو المحقق أو المترجم سيرة ذاتية مختصرة تضم بياناته الشخصية وأعماله المطبوعة .
* السلسلة غير ملزمة برد النسخ المقدمة إليها سواء طُبع الكتاب أم لم يطبع .

من إصدارات السلسلة